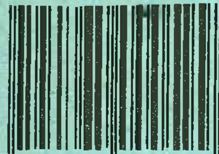
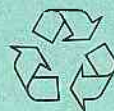
BAUTISMO DE FUEGO Y GRACIA DE DIOS - LAS BELLAS MEMORIAS AERONÁUTICAS DE LA GUERRA de MLV

ROSANA GUBER

AÑO 2007




INDUSTRIA ARGENTINA
7 794765 000599
CARP VELOZ F 55



Tabula Rasa
Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca
tabularasa@unicolmayor.edu.co
ISSN (Versión impresa): 1794-2489
COLOMBIA

2007
Rosana Guber
BAUTISMO DE FUEGO Y GRACIA DE DIOS. LAS BELLAS MEMORIAS AERONÁUTICAS DE LA GUERRA DE MALVINAS
Tabula Rasa, enero-junio, número 006
Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca
Bogotá, Colombia
pp. 221-262

Bautismo de fuego y gracia de Dios. Las bellas memorias aeronáuticas de la guerra de Malvinas[1]

Baptism by Fire and the Grace of God: The Beautiful Aeronautic Memories of the Falklands War

Batismo de fogo e graça de Deus. As belas memórias areunáuticas da guerra das Malvinas

ROSANA GUBER[2]
CONICET- IDES (Argentina)
guber@arnet.com.ar

Recibido: 05 de marzo de 2007 Aceptado: 22 de mayo 2007

Resumen

La Fuerza Aérea Argentina convirtió en historia su pasado en la Batalla Aérea de Malvinas contra Gran Bretaña (1982) con la instauración de una fecha conmemorativa oficial, la pintura aeronáutica, y la creación de un personaje, el halcón-cazador. Al fundar un tiempo, un espacio y un actor propios, la institución aérea desafió el dualismo con que buena parte de la literatura interpretó la última dictadura argentina (1976-1983), una empresa monolíticamente castrense destinada a castigar a sus compatriotas. La guerra fue un punto de inflexión en la identidad militar, y las memorias sobre Malvinas un escenario donde las diferencias internas se hicieron públicas, políticas e históricas. Las acciones de jóvenes oficiales aeronáuticos precariamente equipados y sin experiencia en atacar blancos navales, fueron resignificadas como un sacrificio por la Patria que se autonomizó de las otras dos fuerzas en el escenario bélico y en el pasado político argentino.
Palabras clave: aeronáutica, Malvinas/Falklands, memoria social.

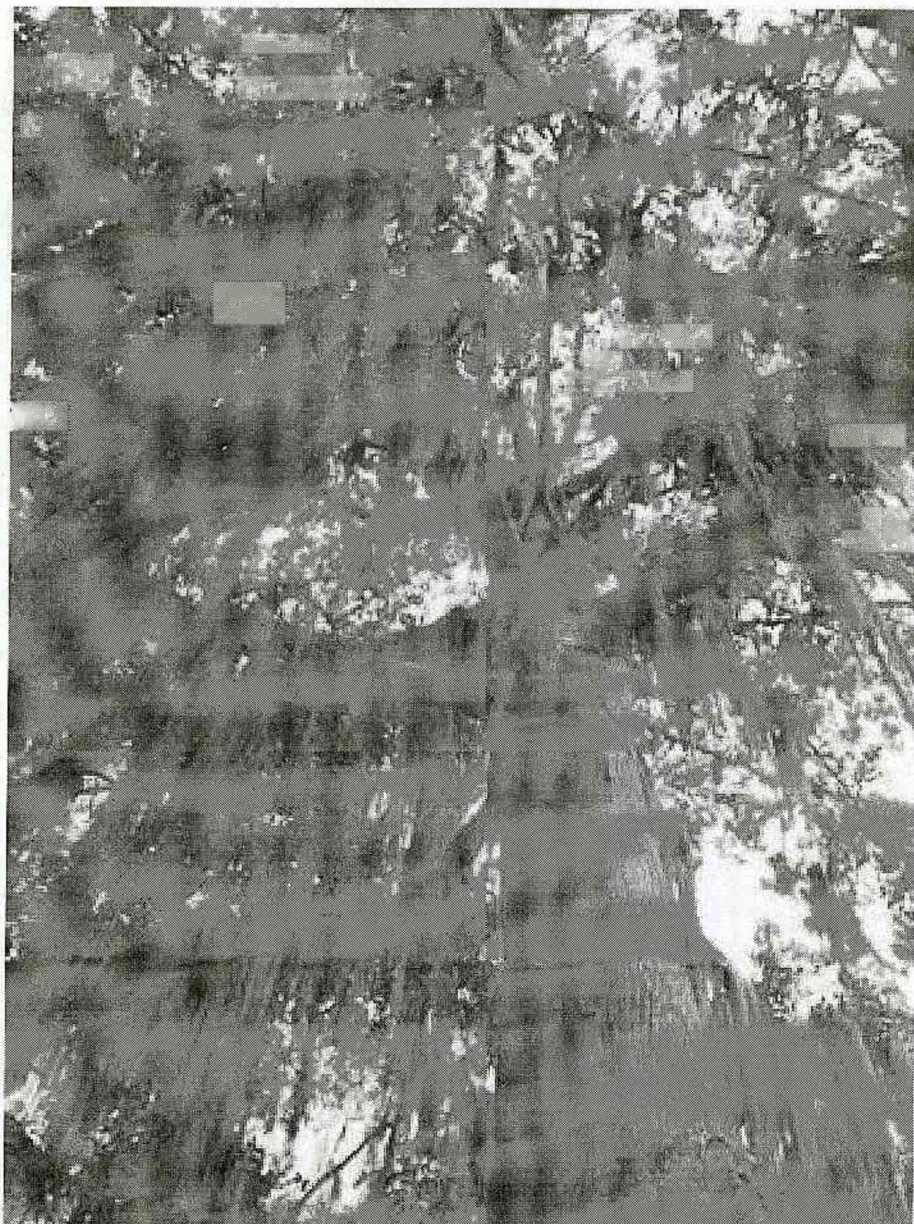
Abstract

The Argentine Air Force turned its Air Battle on Malvinas/Falklands against the Royal Task Force into history by setting an official commemoration, promoting paintings and creating the hunting-falcon as the main war character. By founding a time-space framework and a specific actor in recent Argentine history, the aerial institution challenged dualistic approaches with which most of the literature depicts the latest dictatorship (1976-1983)

[1] Este artículo es resultado de la investigación realizada por al autora sobre el conflicto anglo-argentino por las Islas Malvinas.

[2] Rosana Guber, Ph.D. y M.A. en Antropología (Johns Hopkins University, Estados Unidos) y máster en Ciencias Sociales (FLACSO, Buenos Aires). Investigadora del CONICET-Argentina, directora del Centro de Antropología Social del Instituto de Desarrollo Económico y Social IDES, Argentina, y coordinadora académica de la Maestría en Antropología Social IDES/IDAES, Universidad Nacional de General San Martín.

2



SAN GIL
Fotografía de Santiago Pradilla Hosie

as a military venture against other Argentine citizens. International war was thus a turning point in military identity. Henceforth Malvinas evolved as the setting where internal military conflict became public, political and historical. Despite their bad equipment and lack of experience in aiming at naval targets, the risky attacks of the young pilots were resignified as the sacrifice for the Motherland, thus severing the Air Force from the war and political pasts of the two other armed forces, the Army and the Navy.
Key words: air force, Malvinas/Falklands, social memory.

Resumo

A força aérea Argentina converteu em história seu passado na Batalha aérea das Malvinas em contra da Inglaterra (1982) com a instauração duma data comemorativa oficial, a pintura aeronáutica e a criação dum personagem, o falcão-caçador. Ao fundar um tempo, um espaço e um ator próprios, a instituição aérea fez um desafio ao dualismo, onde uma boa parte da literatura interpretou a última ditadura argentina (1976-1983), um negócio monolitico castrense que destinou um castigo a seus compatriotas. A guerra foi um ponto de inflexão na identidade militar, e as memórias sobre as Malvinas num cenário onde as diferenças internas fizeram-se públicas, políticas e históricas. As ações dos jovens oficiais aeronáuticos mau equipados e sem experiência em atacar brancos navais, Foram resignificadas como um sacrifício pela pátria que foi autônomo das outras dois forças no cenário bélico e no passado político. argentino.
Palavras chaves: aeronáutica – Malvinas/Falklands, memória social.

> "*For the Argentines to keep flying at all when they were taking such losses (51 aircraft in the first five days) was courageous and deserves our profound respect*" (Capitán de la fragata HMS Argonaut C.H.Layman, 1983:39-40).

> "*From 21st May, however, the Argentines knew exactly where their targets were 'parked' and, what was more, they were able to make their final approach landwards, across West Falkland, where the hills protected them from early detection by providing radar 'clutter'.*

> *This was an ideal situation for the Argentines to display their high degree of flying skill and their fanatical valour*" (Capitán de la fragata HMS Coventry Brenda R. Lewis, 1984:26).

> "*'I think that the Argentine pilots are showing a great bravery' said British Defense Secretary John Nott on Wednesday after having lost a destroyer and a supply ship by the action of the daring Argentine pilots. 'It would be foolish of me to suggest anything else', Secretary Nott added*" (Miami Herald en *Gaceta Marinera*, 1982).

> "*The near suicidal Argentine bombing attacks, the damage sustained by surface escorts, the many acts of heroism and bravery are public knowledge*" (Jefe de la Task Force Almirante Sandy Woodward, 1983:30).

****

La «Guerra de Malvinas» que mantuvo la Argentina con Gran Bretaña en 1982 es uno de los episodios menos analizados por los académicos argentinos. Durante los primeros años posteriores a la contienda, sus referencias solían limitarse a una serie de afirmaciones deplorando aquella «guerra absurda» con la cual «un general borracho» había llevado a la muerte a «muchachos de 18 años sin instrucción ni equipamiento», para enfrentar a «la segunda potencia de la OTAN». El anecdotario es interminable y los argentinos, cientistas sociales incluídos, se acostumbraron a hablar de la única guerra internacional que protagonizó la Argentina en el siglo XX, en la misma clave con que se referían al otro triste legado del autodenominado Proceso de Reorganización Nacional (PRN): el terrorismo de Estado y la violación masiva de derechos humanos, la desaparición de personas y el secuestro de recién nacidos. Malvinas fue convertida en un nuevo centro clandestino de detención de jóvenes inexpertos que fueron a cumplir con el servicio militar en un teatro bélico, victimizados más por sus superiores—oficiales y suboficiales—que por la Royal Task Force (Guber, 2004). En consecuencia, el desempeño de los cuadros profesionales quedó reducido a la barbarización moral y política de las fuerzas armadas, mientras que su actuación técnica fue el objeto de los estrategas militares.

En estas páginas propongo realizar una etnografía de los sentidos que asignaron a Malvinas los miembros de una de las tres fuerzas protagónicas de 1982. En efecto, ni bien culminaron los sucesos bélicos, la ponderación de los analistas militares británicos y de algunos de los protagonistas de la contienda, acerca de la actuación de los pilotos argentinos en el Atlántico Sur, dieron la vuelta al mundo encabezando reportes, artículos periodísticos y revistas especializadas. Los comandantes, los pilotos y el personal de apoyo de la Fuerza Aérea Argentina (en adelante FAA) se jactaban del reconocimiento que les obsequiaba, precisamente, el vencedor de la contienda, en abierto contraste con la decepción argentina que deploraba la obsolescencia del material bélico y la magra eficacia de sus bombardeos. Sin embargo, no fue la mirada externa la que vertebró la memoria victoriosa que la FAA empleó para forjar su consagración. Por propia iniciativa o por instrucción de sus superiores, miembros de la fuerza con o sin desempeño en el teatro bélico, se dieron a la tarea de mostrarle a la Argentina y al mundo su actuación sobresaliente. Tamaña ponderación no podía basarse en la superioridad tecnológica de una fuerza subequipada y sin experiencia en la arena internacional ni en el escenario naval. Sin embargo, su gloria creció con los años, valiéndose de una activa construcción historiográfica que se desplegó a través de diversos recursos. La derrota de Malvinas, el sinsentido de la muerte y los lamentables efectos de la des-coordinación entre las fuerzas, se convertían por obra de la institución y de sus inspirados miembros en una gesta heroica, el ingreso a la adultez armada y el derecho a un sitio destacado en la guarda de la Nación Argentina.

En este artículo presento cómo historizó la FAA su experiencia bélica en la Batalla Aérea de Malvinas. Deseo mostrar así que pese al acostumbrado dualismo desde el cual los argentinos y buena parte de la literatura experta han leído el ascenso y

caída de la última dictadura argentina como una empresa monolíticamente castrense (Visacovsky y Guber, 2005), las fuerzas armadas que ocuparon el Estado entre 1976 y 1983 no sólo guardaban profundas diferencias entre sí sino que elaboraron en forma diferente la memoria del proceso y de lo sucedido en Malvinas. La guerra fue un punto de inflexión en estas diferencias, y las memorias de Malvinas fueron y son el escenario donde estas diferencias se hicieron públicas, políticas e históricas. La instauración de una fecha conmemorativa, la pintura aeronáutica, y la creación del halcón-cazador, un personaje nodal de la Batalla Aérea, son los instrumentos a través de los cuales la FAA radicó el tiempo, el espacio y el protagonista de su lugar distintivo en la reciente historia argentina.

I. **Bautismo de Fuego**.

En 1983 el Estado Mayor de la Fuerza Aérea convocó a las autoridades armadas y nacionales a una ceremonia que, como otras de ese año, era completamente nueva. Su nombre aún no se había establecido. Algunos titulares periodísticos del 2 de mayo reseñaban lo ocurrido en la jornada anterior como «Malvinas: recuerdan la batalla aérea» (*Clarín* 2/5/83), otros afirmaban que «La Fuerza Aérea recordó su bautismo de fuego» (*La Nación* 2/5/83). Ya para el año siguiente todos los diarios coincidían en que el 1° de mayo la Aeronáutica conmemoraba su «bautismo de fuego», refiriéndose al día en que la Task Force abrió el fuego sobre las islas. A esta jornada, distante 29 días del de la ocupación o «recuperación» argentina del 2 de abril por la Armada y el Ejército, se la conoce técnicamente como «la apertura de hostilidades». Esta conjunción entre el inicio de los combates aéreos, marítimos y terrestres, con un nuevo comienzo de la propia historia institucional demandó algunos ajustes sobre la temporalidad bélica.

Desde 1983 los escenarios de los actos correspondientes son los predios institucionales, las bases aéreas[3] y el helipuerto de la FAA frente a la sede de su Estado Mayor, el Edificio Cóndor, en un distrito céntrico de la Ciudad de Buenos Aires. La ceremonia suele seguir los pasos del protocolo castrense: entonación del Himno Nacional, misa de campaña, lectura del mensaje del Comandante a sus hombres, algún discurso sobre los motivos de la conmemoración, minuto de silencio por los caídos, desfile de efectivos y formaciones aéreas a cargo de los pilotos en aviones similares a los utilizados en 1982. La asistencia se compone de personal y Estado Mayor de la fuerza, comandantes retirados, algunas autoridades nacionales y altos oficiales de las otras dos fuerzas, el Ejército y la Armada, familiares de los muertos aeronáuticos, y civiles de la casa militar.

[3] Tandil, Mar del Plata, Ezeiza, Quilmes, Morón, Moreno y El Palomar, en la Provincia de Buenos Aires; Villa Reynolds en San Luis; Mendoza, en la provincia homónima; Chamical, en Tucumán; Resistencia, en Chaco; Paraná, en Entre Ríos; Reconquista, en Santa Fe; Río IV y Córdoba en Córdoba; Comodoro Rivadavia, San Julián y Río Gallegos, en Santa Cruz; Trelew, en Chubut.

En 1983 el Comandante Brigadier General Augusto Hughes, quien presidía la ceremonia en Buenos Aires, leyó un discurso que comenzaba definiendo el carácter del aniversario:

> Hoy, 1° de mayo de 1983, aniversario del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea, hago llegar a todos sus integrantes el sentido homenaje de su comandante en jefe al valor, abnegación y entrega total realizada por sus hombres, en «la Batalla Aérea Malvinas», eslabón inicial de una larga y gloriosa cadena de victorias y sacrificios que jalonaron su accionar, durante la campaña aérea en el conflicto del Atlántico Sur (*La Nación* 2/5/83).

Continuaba diciendo que:

> Alto fue el costo de valiosísimas vidas humana, y así, heroicamente, estos valientes inscribieron en las páginas de la historia argentina, con letras de sangre y abnegación, la gloriosa epopeya de la Fuerza Aérea, demostrando en combate el más alto sentido ético y profesional que fuera dable imaginar (*La Nación* 2/5/83).

Y concluía: «Lo heroico siempre trae, junto a sí, el martirio de quienes entregan todo sin pedir nada» (*La Nación* 2/5/83).

Al discurso de Hughes sucedió la lectura de un documento donde se reseñaba la batalla del 1° de mayo de 1982, explicando que la Task Force había llegado a la zona a fines de abril directamente a las Malvinas, sin mencionar su recuperación de las Islas Georgias del Sur a cargo de efectivos de la Marina. Hablaba también del «puente aéreo» de la FAA entre las islas y el continente, por el cual transitaron enseres, armamento y personal, y de las misiones de reconocimiento y planificación «táctica» que habían ocupado a la fuerza en el mes de abril. Pero en la madrugada del 1° de mayo comenzaron las hostilidades. El primer objetivo británico fue la pista de la Base Aérea Malvinas, de Puerto Argentino (la re-bautizada capital isleña), asediada con bombas de 500 y 1000 kg.; el segundo fue la pista de la Base Cóndor en Goose Green, al oeste de la Isla Soledad. «El oscuro manto de la noche en el Atlántico Sur aún los protegía (a los británicos) de la acción de la Fuerza Aérea Argentina; fue una impaciente espera, todo estaba preparado para iniciar las operaciones, la incertidumbre era total» (*La Nación* 2/5/83). Oleadas de aviones de la Royal Air Force despegaban de los portaaviones y arremetían sobre las islas pretendiendo, según el documento, desembarcar sobre la capital isleña. Entonces llegó el momento de la «Batalla Aérea Malvinas». Desde las 16 horas «Se enviaron al ataque 27 misiones aéreas interviniendo en el combate 62 aviones en salidas de cobertura y ataque a blancos navales colonialistas, lanzando contra la flota (británica) 20 toneladas de bombas y municiones». Esta fue la «primera batalla librada por la Fuerza Aérea Argentina que significó su bautismo de fuego» (*La Nación* 2/5/83). Luego el documento exponía los resultados. Del lado inglés

> una fragata hundida, dos fragatas seriamente averiadas, con explosiones y en llamas, un buque de asalto significativamente afectado y auxiliado para abandonar la zona, dos aviones Harrier derribados y uno sensiblemente afectado; varios helicópteros pertenecientes a las fragatas dañados y el portaaviones Hermes afectado, con restricciones para efectuar operaciones aéreas (*La Nación* 2/5/83).

Del lado argentino las «bajas de personal» incluían 4 oficiales, 7 suboficiales y 2 conscriptos, y las pérdidas materiales sumaban tres cazadores Mirage, un bombardero Canberra y un Pucara.

El «bautismo de fuego» de la FAA estaba en plena producción. Los departamentos de prensa de las fuerzas armadas solían preparar artículos para fechas alusivas que distribuían a los medios. Así, en el último año del PRN, diarios, radios y canales de televisión fueron los primeros voceros de este relato fundacional de la fuerza «más joven» de la Argentina, como solían referirla los pilotos aeronáuticos. Para que esa producción fuera exitosa los encargados institucionales debían definir algunos puntos inciertos e inscribir este primer segmento de la «historia» de la FAA en Malvinas en un marco de significación mayor. Estos puntos se vertieron en la literatura malvinera de la FAA desde poco después de 1982, y también en el contraste que la institución supo aprovechar con respecto al desempeño de las otras dos fuerzas en el teatro de operaciones. En estos contrastes, era central ubicar al «1° de mayo» en el ciclo anual conmemorativo malvinero que comenzaba el 2 de abril, día de la recuperación, y concluía el 14 de junio, día de la rendición argentina.

En la tradición militar, el «bautismo de fuego» es el estreno de una fuerza o unidad en combate. Así como los bautismos del ciclo vital implican la incorporación de un nuevo miembro a la sociedad, el «bautismo de fuego» entraña la incorporación de la fuerza o unidad a alguna entidad mayor. El Ejército Argentino, por ejemplo, lo ubica en el rechazo a las Invasiones Inglesas, con el histórico Regimiento 1 de Patricios, y la Armada en los combates navales que, bajo la conducción del almirante irlandés Guillermo Brown, emprendió contra España en 1814.

La FAA era ciertamente la más joven de las tres. Desde que Juan D. Perón la formó con segmentos de la aviación del Ejército en 1951, la fuerza del aire desempeñó un papel secundario en los diversos conflictos internos durante las tres tumultuosas décadas que mediaron desde su creación hasta 1982. Sus comandantes podían participar de las Juntas de gobierno, como en 1971 y en 1976, recibir alguna repartición oficial -p.ej., el Ministerio de Trabajo y la intendencia de Buenos Aires en 1976- e incluso ensayar algún intento golpista, como en 1975, pero la fuerza como tal carecía del poder político suficiente para concretar un movimiento revolucionario, como ostentara la Armada al derribar a Perón en 1955, ni para encabezar un gobierno, como siempre había hecho el Ejército. El jefe del Estado Mayor Conjunto nunca había sido un Brigadier sino un General. Ello redundaba en un margen más estrecho para equipar sus unidades, en contraste con la Aviación Naval.

En 1982, la FAA tuvo un papel también secundario en la planificación de la recuperación malvinera. Según se afirma en el medio aeronáutico, el comandante Brigadier General Basilio Lami Dozo se enteró tardíamente de las intenciones de sus camaradas de la Junta, quienes le asignaron al conflicto un carácter aeronaval, que por lo tanto quedaba al mando de la Flota de Mar y la Aviación de la Armada, no de la FAA basada en tierra y entrenada en el ataque a blancos fijos terrestres.

Un prolífico autor aeronáutico, comodoro retirado, piloto de Skyhawks, y presidente de la oficina de análisis de la Batalla Aérea por las Islas Malvinas (BANIM) en 1991, Francisco Pío Matassi, me explicaba que el enemigo

> se encontró con una Fuerza Aérea de quinta o sexta categoría, lo dicen ellos mismos: la Fuerza Aérea era el último orejón del tarro; [...] estaba en su mínima expresión en el orden técnico, en el orden material.

Esto ocurría porque

> legalmente existe en este país una disposición, una ley, que nos prohíbe que la Fuerza Aérea ataque a nada adentro del mar. Es decir que la Fuerza Aérea puede volar hasta la costa y después de la costa viene la aviación naval. Este es un concepto a nuestro criterio equivocado, pero la ley dice eso porque políticamente ha ganado la Marina. Entonces la Fuerza Aérea no tiene responsabilidad, a no ser que sea una responsabilidad secundaria para atacar objetivos adentro del mar. Sí puede hacer exploración pero no puede atacar objetivos navales. Pero en la guerra usted hace lo que puede, no lo que está escrito.

Por su parte, el Ejército retenía, como en el continente, el control del poder político a través de un gobernador militar en Puerto Argentino, el General Mario Benjamín Menéndez.

Este lugar secundario no significa, empero, que los aviadores estuvieran ausentes de los avatares de la política nacional. El emblemático marino Isaac Rojas recordaba en su autobiografía que en la frustrada revolución del 16 de junio de 1955, a la que sucedió la exitosa del 16 de setiembre, un pequeño núcleo de la FAA se unió a los pilotos aeronavales para bombardear la Casa Rosada y Plaza de Mayo, matando a numerosos civiles; luego, permaneció leal a Perón y bombardeó en la revolución de septiembre a las unidades navales; finalmente, cuando Rojas había logrado controlar la situación y el gobierno de Perón se batía en retirada, la FAA se sumó a los rebeldes. Estos cambios le valieron a los pilotos aeronáuticos, especialmente de parte de la Armada, el mote de «panqueques porque se dan vuelta en el aire», significando con ello la duplicidad y la deslealtad a Perón, su creador. Asimismo, la FAA actuó en operaciones antisubversivas entre 1975 y 1979, con sus grupos de tareas y centros clandestinos de detención.

Los únicos aviones de fabricación nacional que participaron en el sur, los Pucara IA-58, fueron creados para la contrainsurgencia; pueden maniobrar ágilmente en espacios estrechos urbanos y rurales. Antes de 1982 los Pucara no se habían destinado a otro tipo de conflicto.

Al plantear que la FAA tuvo su «bautismo de fuego» en Malvinas, la institución construía, pues, un pasado vacío de combates o, al menos, de hechos bélicos considerados significativos, transformando al conflicto con Gran Bretaña en la piedra fundacional de su trayectoria guerrera. Desconocían de paso la corriente afirmación del Ejército de que en el siglo XX las fuerzas armadas habían enfrentado dos guerras, la antisubversiva y la de Malvinas. Me dijo Matassi,

> En la guerra contra la subversión la Fuerza Aérea tuvo muy poco que hacer. Le pasó lo mismo que le pasó a la Marina con Malvinas [sonríe con ironía]. Tuvo que bombardear en algunos lugares de Tucumán[4], pero no tuvo contacto con los subversivos, y además fue muy doloroso. Para la Fuerza Aérea fue revulsivo. En otras fuerzas tal vez se asimiló más. Se cumplía la orden pero era como si lo mandaran a limpiar letrinas. Todo el mundo le escabullía el bulto; era una obligación militar, y lo hacían, pero hicieron muy poco por la guerra contra la subversión, operativamente. Lo que más trabajó la Fuerza Aérea en la subversión fue la parte de inteligencia, pero la esencia de la Fuerza Aérea tenía poco que ver. Eso le dio una esencia a la Fuerza Aérea en Malvinas.

La incorporación que la FAA formulaba a la historia nacional con su bautismo de fuego era, pues, debatible. Poniendo distancia de su propia experiencia anterior, se exhibía desde su desempeño en el campo de batalla internacional, el primero del siglo XX. Pero desde su perspectiva no serían las otras dos fuerzas las voces legítimas para incluirla, sino la imagen pública nacional e internacional, la opinión de los expertos militares británicos, y en última instancia la Patria, a la cual esos pilotos habían servido (Carballo, 1984:11-12; Moro, 1985).

[4] Se refiere al Operativo Independencia que, comandado por el Ejército y la Policía se proponía «eliminar» a la guerrilla rural trotzkista que había declarado a la provincia «tierra liberada».

Para que esa legitimidad fuera plausible los comandantes, historiadores y pilotos revertían una serie de aspectos aparentemente desventajosos en hechos heroicos. En primer lugar, y a diferencia de la aviación naval, el equipamiento de la FAA era vetusto; sus aviones databan de los años 60, y la misilística de los Shafrir, Matra y Magic no podía competir con los norteamericanos Aim-9L Sidewinder, misiles inteligentes aire-aire que, disparados «desde casi cualquier enfilación al blanco», siguen al avión enemigo; su espoleta se acciona por proximidad o impacto, y desarrollan una velocidad de 3186 km/h. Una vez lanzados, liberan al piloto atacante de emprender una persecución y mantenerse próximo al objetivo, pero

también le dan al piloto impactado la posibilidad de eyectarse, pues su punto de atracción es la fuente de calor del avión-objetivo que está en su cola (Costa, 1988; Lewis, 1984b). Las bombas de la FAA estaban preparadas para blancos terrestres, no móviles como los buques. La flota británica consistía en 120 embarcaciones -portaaviones, buques de desembarco, patrulleros, destructores, fragatas, buques-tanque, remolcadores, submarinos nucleares, rompehielos, etc.-, requisados y auxiliares (los stufts), que obraron como transporte y buque-hospital (RUSI, 1982:53.55). Desde dos unidades de esta verdadera ciudad flotante, los portaaviones HMS Hermes y HMS Invincible, partían las PAC (Patrullas Aéreas de Combate) de Harrier GR-3 y Sea-Harrier, versiones modernas del Harrier de mediados de los 60. Estos aviones estaban dotados de un sistema de despegue V/STOL (Short Vertical Take Off and Landing) que los hacían sumamente dúctiles para partir y aterrizar casi verticalmente en las cortas pistas de los portaaviones.

Para no ser detectados por los poderosos radares enemigos, los pilotos argentinos debían volar «peinando las olas», pero por esto mismo la espoleta de las bombas no alcanzaba a accionarse. Las bombas causaban daños pero no provocaban el hundimiento de la nave; quedaban alojadas en el fondo del casco o seguían de largo al fondo del mar.

Matassi comparaba las bombas de la FAA con un arma algo precaria del hombre de campo: las «boleadoras», tres piedras forradas en cuero unidas entre sí por tres lazos convergentes que, al ser arrojadas al objetivo, se enroscaban en las patas de la presa, generalmente un camélido o un ave corredora.

> El gaucho se tenía que acercar al alcance de su mano y por ahí le pegaba con la boleadora en la cabeza y lo bajaba al tipo o por ahí le boleaba al caballo. Lo mismo fue la Guerra de Malvinas. Las bombas que tiraba la Fuerza Aérea no eran bombas para tirarlas contra buques; eran bombas para tirarlas contra objetivos terrestres, duros, ¿no? y tirarlas con un cierto ángulo de penetración y todas esas cosas, y para eso estaban hechas esas bombas: para tirarlas contra una pista, una fábrica, entraban y rompían todo.

La aviación argentina tenía una importante ventaja sobre la inglesa: la proximidad de las bases continentales que difícilmente serían bombardeadas por el comando británico. Pero ello suponía una seria desventaja porque imponía restricciones a la operatividad de los aviones; las Islas Malvinas estaban en el límite del radio de navegación de los aviones de intercepción y caza, por lo cual debían ser reabastecidos en vuelo por los KC-130 Hércules para buscar al objetivo, alcanzarlo, eventualmente presentar combate y, sobre todo, regresar al continente.

Los aviones argentinos de combate no operaron, pues, ni desde el Portaaviones ARA 25 de Mayo, ni tampoco desde las dos Bases Aéreas isleñas. La pista de Puerto Argentino era demasiado corta para los Mirage, Skyhawks, Dagger y

Super-Etendard, y su prolongación no se llevó a cabo, supuestamente porque la logística fue obstaculizada cuando Gran Bretaña estableció la zona de exclusión de 200 millas en torno al archipiélago. La pista fue bombardeada sistemáticamente desde aquel 1° de mayo, pero pese a ser un blanco preferido de los británicos los daños no la hicieron inoperable. El «puente aéreo» con el continente se mantuvo gracias a los Hércules, aviones de transporte que, sin la capacidad de los buques militares y mercantes, efectivizaron el traslado nocturno de tropas, equipamiento, armas, logística y heridos hasta el día previo a la rendición.

El vuelo rasante y al límite de la capacidad de combustible, la falta de experiencia en conflictos aeronavales, el equipamiento desactualizado y «poner la bomba con la mano» sobre el objetivo, expusieron a los pilotos al fuego aéreo y naval de la Task Force produciendo numerosas bajas. Los principales damnificados fueron jóvenes oficiales: tenientes, primeros tenientes y capitanes--. De los 55 caídos de la FAA, 36 eran oficiales que cayeron en acción piloteando sus aviones de caza, combate y reconocimiento, y de transporte (A-4B, A-4C, M-III, M-V, IA-58, MK-62, LR-35 y C-130); los suboficiales superiores -suboficiales principales, ayudantes, auxiliares- aparecen integrando las dotaciones de transporte (C-130 Hércules y Boeing 707), y los subalternos -cabos principales, cabos primeros y cabos- junto a los conscriptos, como personal de las bases aéreas en las Islas (Matassi, 1993:2; Moro, 1985:552).

La campaña del 1° de mayo ocupaba un puesto distintivo, precisamente porque mostraba que los aeronáuticos habían ingresado de lleno a la guerra, aportando una de las dos jornadas con mayor número de salidas (31) en toda la campaña (el otro fue el 21/5 con 41 salidas), y perdiendo el mayor número de vidas en un solo día (14 de un total de 55).

La enumeración de «salidas» o misiones comenzó en el primer aniversario del «bautismo de fuego» y prosiguió en cada publicación sobre la Campaña Aérea como un argumento contundente con varios interlocutores y audiencias. La organización de este argumento debía ser cuidadosa, En primer lugar, los relatos más tempranos se referían a la Batalla Aérea como la protagonizada por los pilotos cazadores. Sin embargo, esta definición entrañaba un recorte del 1° de mayo a lo ocurrido desde las 16 hs, excluyendo a 9 de los 14 caídos de la jornada, víctimas de los bombardeos a las BAM. Los 9 eran suboficiales y soldados. Si el 1° de mayo aportaba el 25 % de las bajas aeronáuticas de toda la campaña, la fecha debía exhibir la virtud de reunir a los tres rangos que servían en la fuerza: oficiales, suboficiales y tropa, y al escalafón del Aire con el escalafón General de tierra (Moro, 1985:197). La gran mayoría de las demás muertes tuvo lugar en operaciones aéreas, concentrándose en torno a determinadas jornadas, fundamentalmente entre el 21 de mayo y el 1° de junio, en el período de desembarco y afianzamiento de la cabeza de playa de los británicos, y los combates de Darwin y Goose Green.

Por eso, el mensaje del 1° de mayo de 1983 debía comenzar con el ataque enemigo.

> A las 4:40 horas, aún de noche, se realiza el primer bombardeo aéreo sobre la pista del aeródromo Malvinas y seguidamente envían oleadas de aviones sobre ambas bases aéreas, Malvinas y Cóndor, esta última en Puerto Darwin.

Y seguía:

> A las 8:30 llegan a las islas las primeras escuadrillas aéreas de intercepción y al mismo tiempo se realizan las evaluaciones de los daños producidos. En Darwin ocho muertos, nueve heridos y material destruido. En Puerto Argentino muertos y heridos, sin precisar cantidad, material aéreo y de apoyo destruido, impacto importante sobre un costado de la pista y vivac e instalaciones afectadas.

A continuación mencionaba los horarios de partida de los vuelos de reconocimiento en medio de las acciones británicas, hasta que dieron

> ... las 16 y se iba a desarrollar la «Batalla Aérea Malvinas». Los ataques de la Fuerza Aérea se intensificaron y continuaron en oleadas permanentes y sucesivas. Allí estaba el enemigo y era el momento de medirse en la lucha. [...] Esta es la primera batalla librada por la Fuerza Aérea Argentina, que significó su bautismo de fuego, infligiéndole a los ingleses un revés de magnitud, que los obligó a batirse en retirada, abandonando la zona de operaciones y no regresando a la misma, con idéntico propósito, hasta 20 días después. El júbilo colmó de esperanza a los argentinos; una vez más Inglaterra se retiraba derrotada y la Fuerza Aérea daba muestras de su capacidad operativa, destruyendo el mito de invulnerabilidad y obligando a los estrategas enemigos a replantear su doctrina de guerra (*La Nación* 2/5/83).

El documento mostraba que la respuesta aérea argentina fue la primera reacción ofensiva ante la Task Force, aunque la otra respuesta provino de la defensa antiaérea de la que participaron las tres fuerzas armadas en una operación conjunta infrecuente de la parte argentina (Moro, 1985:171). También mostraba a la reacción de la FAA en continuidad histórica con la Reconquista de 1806 y 1807, cuando el gobierno hispano-criollo de Buenos Aires expulsó al General Beresford en su intento por ocupar Buenos Aires (fracaso que varios historiadores han conectado, precisamente, con la posterior ocupación de las Malvinas en 1833). La comparación entre 1806 y 1982 era por demás plausible para el sentido común historiográfico de los argentinos. A comienzos del siglo XIX la Union Jack contaba con la primera flota del mundo; a fines del XX con la tercera que, a su vez, era socia de la primera, la norteamericana. En 1806 el Río de la Plata era una colonia periférica del Imperio Castellano; en 1982 la República Argentina era un país moderno pero periférico en el sistema mundial. Y sin embargo, el espíritu de un país naciente podía hacer frente a una potencia «colonialista» de la OTAN, pese

a su inferioridad tecnológica. La FAA se había convertido en guardiana de la Nación. La Argentina era a Gran Bretaña lo que la FAA era a la Task Force: menos poderosa y moderna, más reducida pero equipada con un espíritu de combate y una convicción que compensaban toda desventaja material. El «bautismo de fuego» encontraba así su punto de partida en las seminales batallas pre-independentistas contra el mismo enemigo, en la misma justicia de su causa soberana.

En segundo lugar, la FAA se apropiaba de una fecha cuyos caídos no le pertenecían exclusivamente; también el Ejército y la Infantería de Marina habían tenido sus bajas, pero la fuerza transformó al 1° de mayo en su propio comienzo mostrando que había sido una pieza maestra en la resistencia argentina, pero además que sus caídos habían sido víctimas no sólo de los británicos. Según los aeronáuticos las bases aéreas malvinenses eran el blanco principal del bombardeo británico que pretendía no sólo inutilizar las pistas, sino producir el desembarco.

> El Plan británico consistía básicamente en la Operación *Black Buck*, esto es, el bombardeo de un avión «Vulcan» B-2 [...] seguido luego de otros bombardeos por aviones «Sea Harrier». Con esta acción que se consideraba «paralizante», el Almirante Woodward pensaba ofrecer la rendición al General Menéndez y tal vez todo se desarrollaría de manera similar a lo ocurrido en las Islas Georgias, donde los defensores no hicieron una verdadera resistencia (Moro, 1985:172).

A este contraste con la nula reacción de los pretendidos «Lagartos» del capitán Alfredo Astiz, sucedieron interpretaciones similares.

> El 1° de mayo de 1982, la Flota Británica (Task Force) tenía evidentemente, *la intención de desembarcar en nuestras Islas Malvinas y lograr su rendición inmediata*, sin mayor resistencia por parte de los argentinos. Esta aseveración está basada en muchos datos provenientes del análisis de los hechos de ese día (1° de mayo) y comprobaciones que se lograron *a posteriori* a través de nuevos elementos que aportaron (consciente o inconscientemente) los mismos protagonistas (Matassi, 1994:54. Énfasis original).

Otros analistas, entre ellos el mismo Woodward, desmienten esta interpretación afirmando que los ataques británicos de la jornada fueron un despliegue de fuerza ante los argentinos.[5] Británicos y argentinos que no pertenecían a la FAA, llaman al capítulo correspondiente al 1° de mayo: «La Batalla Aeronaval» (Costa, 1988:211),

[5] "My initial plan was to lay on a major demonstration of force well inside the Exclusion Zone to make the Argentines believe that landings were about to take place and thus provoke a reaction that would allow me to conduct a major attrition exercise before the amphibious force actually arrived to complicate my problem. And at the very least, I might discover whether they had a coherente defensive plan. Port Stanley and Goose Green airfields were bombed, ships bombarded military installations around Stanley and we carried out an offensive ASW operation off a possible landing area where it seemed sensible for an SSK to be on patrol The reactions we got indicate that the plan succeeded, at least initially. There was considerable Argentine air activity on 1 May. We made some limited attrition and we learnt quite a bit" (Woodward, 1983:28).

«Una guerra en el mar» (Hastings & Jenkins, 1984:164), «Primer ataque británico. La intervención del presidente Belaúnde Terry» (Busser, 1987a:177) o se desvían al día siguiente, el 2 de mayo, y se refieren a "The Sinking of the Belgrano" con una sección "British Military Operations on 1 May" (Freedman & Gamba, 1992).

Precisamente, el documento de la FAA del primer aniversario del bautismo de fuego establecía una importante distinción con su mayor competidora aérea y cronológica: la Armada. A esa distinción obedecía la enumeración de «salidas» de toda la campaña y, particularmente, la de aquella jornada, siendo que la aeronáutica con base en tierra carecía de experiencia en este tipo de combate: «la incertidumbre era total» (*Clarín* 2/5/83). La proximidad temporal del hundimiento del Crucero con sus 323 muertes—la mitad de los muertos argentinos en todo el conflicto—y la reacción de la Armada de replegar a la Flota de Mar argentina para preservarla, debía contrastar con la ofrenda aérea de vidas y vehículos, el «martirio de quienes entregan todo sin pedir nada»: el sacrificio de sus oficiales, algunos inmolados injustamente.

Bajo el título «El primer ataque a la flota» que inaugura, según el documento de 1983, el «bautismo de fuego», los historiadores aeronáuticos cuentan la partida de dos Mirage III de la escuadrilla «Dardo», piloteados por su guía, el Capitán Gustavo García Cuerva y su numeral o acompañante, el Primer Teniente C.E.Perona. Matassi explica que «se trabaron en combate con dos Sea Harrier del portaviones HMS Invincible, al norte de nuestra Isla Gran Malvina». Después que el numeral fue atacado y logró eyectarse, el guía habría avistado al otro portaaviones, el HMS Hermes, «unas 25 millas al este de Puerto Argentino. García Cuerva picó sobre el buque insignia y lo atacó con lo que le restaba: sus cañones de 30 milímetros», después de lo cual ya no contaba con suficiente combustible para regresar a su base en Patagonia. Fue entonces cuando solicitó autorización para aterrizar en la base aérea de Puerto Argentino. Pero le fue denegada, y se lo instó a eyectarse. Dos historiadores de la FAA narran lo ocurrido del siguiente modo:

> García Cuerva contestó «tengo el avión intacto, avisen a la artillería antiaérea que voy a aterrizar». Se le ordenó dos veces más que debía eyectarse, desoyó la orden, entró en el corredor y al arrojar sus cargas externas para tener el avión limpio para el aterrizaje, fue abatido por la artillería propia, cayendo al Sur de la península de Frecynet, en el mar, próximo a las rocas de Maggie Elliot, siendo las 16:38 hs (Moro, 1985:181-2).
>
> [...] él había decidido aterrizar en la BAM Malvinas. A él le pedían que abandonara -así como así- a su maravilloso avión... que funcionaba a la perfección... para que se estrellara, sin comandos... ¿por ahí...? ¡No... no! él podía aterrizarlo sin destruirlo... o dañándolo muy poco... no era un capricho suyo! [...] así que tomó la resolución de aterrizar en BAM Malvinas... ¡seguramente lo hubiera hecho impecablemente!

> ¡Pero nuestra inexperiencia de guerra! La artillería antiaérea desplegada alrededor de la Base, luego de haber recibido los primeros ataques de esta batalla (y qué ataques) y que por otras muchas razones, todavía no había logrado la compleja y serena coordinación necesaria para detectar en segundos un avión de guerra y determinar si es propio o enemigo. Ante la duda los artilleros lo consideraron enemigo... y lo derribaron en su aproximación final a la pista. Estos son los imponderables de la guerra... y su injusticia causa mucho dolor (Matassi, 1990:94-5).

El «friendly fire» es una figura común a todo teatro bélico. Matassi atribuye el derribo del M-III a la falta de experiencia conjunta en escenarios de combate. En este punto la falta de «inteligencia» como información era crucial. Pero la «inteligencia» como inteligibilidad recíproca entre armas y fuerzas proveía la segunda y casi inmediata lectura en una campaña que careció, por lo general, de coordinación cooperativa. Por eso, cuando Matassi describe la persecución de los Harrier a García Cuerva y a Perona, destaca que los Harrier de la misma PAC pertenecían a la aviación y a la marina británicas (1990:94, n.10). En este mismo sentido el cargo más recurrente que recibió la FAA por su desempeño en Malvinas fue haber actuado «con exceso de independencia respecto de los componentes del teatro» (CAERCAS, 1988; Costa, 1988:124), prescindiendo de la información procedente de otras fuerzas y eligiendo los blancos desde el comando de la Fuerza Aérea Sur, al mando del Brigadier Crespo por propia iniciativa y según sus prioridades. Para Matassi el piloto derribado había sido víctima de la ausencia de coordinación de sus compatriotas ofreciendo a cambio preservar el bien más preciado de la fuerza, su avión. Así, para su caída prematura y sin sentido, Matassi destacaba a García Cuerva como el primer argentino que bombardeara un blanco de tal importancia que permaneció como objetivo de la aviación aeronáutica y naval durante la campaña: el portaaviones HMS Hermes. Sus presuntos daños no fueron reconocidos por Gran Bretaña.

La descripción de las operaciones restantes de la jornada, algunas con final trágico, permiten restituir el derribo de García Cuerva al campo internacional en una guerra tecnológicamente desigual. El Primer Teniente Ardiles era derribado en su solitario M-V de la escuadrilla «Rubio», por un Sidewinder, tras cañonear algunos buques (Matassi, 1990:96; Moro, 1985:182). En el llamado «segundo ataque» la escuadrilla «Torno» de tres M-V comandados por el Capitán N.R.Dimeglio, atacó un destructor y dos fragatas -presuntamente el Exeter, la Alacrity y la Arrow, según la interpretación argentina. Por último dos secciones de Canberra MK-62 que se lanzaron sobre un grupo de buques y el portaaviones «Invincible», fueron interceptados por una PAC de Harriers que abatió a un avión con sus dos tripulantes (Matassi, 1990:96; Moro, 1985:182).

El éxito de las aproximadamente 30 salidas era bastante relativo. El enemigo había obtenido una respuesta que, sin embargo, no era todo lo contundente que las historias institucionales sugieren. Pero la FAA y sus historiadores lograban dar relieve a los intentos convirtiéndolos en pequeñas y aleccionadoras hazañas de aquel primer eslabón, el 1° de mayo, en aquella «larga y gloriosa cadena de victorias y sacrificios» (*Clarín* 2/5/83).

En tercer lugar, la rivalidad con los aeronavales de la Armada emplazaba otro combate por la «superioridad aérea». Si la interpretación de que gracias a la artillería antiaérea, de la cual participaba la FAA, y a la aviación, se había impedido el desembarco del 1° de mayo, era correcto, los aeronáuticos recuperaban un protagonismo del que habían carecido el 2 de abril. Pero ahora, el 1° de mayo, la FAA aparecía defendiendo lo que las otras dos fuerzas habían conquistado y les costaba mantener. Desde sus inicios, Malvinas se reveló como una guerra aeronaval. Los medios oceánico y aéreo fueron los escenarios preferidos de los enfrentamientos y también de las mayores pérdidas para ambos contendientes. El hundimiento del General Belgrano y la decisión estratégica de proteger a la Flota de Mar argentina, dejó a las aviaciones aeronáutica y aeronaval como las encargadas de contener, hostigar y eliminar unidades de la Task Force, particularmente entre fines de abril y el desembarco de las tropas el 21 de mayo en el estrecho de San Carlos. En efecto, la bien equipada y principal competidora de la FAA, la Aviación Aeronaval podía emprender, y emprendió, importantes acciones. Si la legislación vigente en 1982 de la que hablaba Matassi ponía un límite a la maniobra de la FAA en la jurisdicción marítima, también era cierto que los Super Etendard y los A-4Q no operaron desde el portaaviones argentino sino desde bases continentales muy próximas a las de la FAA. La competencia que dejan entrever las historias de la batalla aérea deben haber sido bastante severas para despertar aún diez años después, reacciones por demás airadas tanto de aviadores como de marinos. Moro advierte que, en virtud de la doctrina de acciones conjuntas, el comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) pidió en abril que el escuadrón de Super-Etendard de la Armada quedara bajo su jurisdicción ya que al no operar desde el mar (esto es, desde un portaaviones) deberían aprovisionarse en vuelo con los KC-130 de la FAA.

> Pero evidentemente era exigir demasiado del espíritu conjunto de nuestras FF.AA., cuyas falencias ya habían quedado al descubierto al crearse los comandos estratégicos operacionales y tácticos superiores, sin atender las reales necesidades estratégico-tácticas de la situación militar (Moro, 1985:177).

La competencia se expresa en la historización de los aciertos de la ANA. La descripción de «El ataque al HMS "Sheffield"» llevado a cabo por los aeronavales de la Escuadrilla 2 de Caza y Ataque de ANA, el 3 de mayo, se enmarca en el libro de Matassi en el capítulo denominado «La vigilia armada. El accionar del enemigo

17

aeronaval y de la FAA, entre el 2 y el 20 de mayo de 1982», y destaca que los Super Etendard fueron reaprovisionados por los Hércules. El epígrafe de este capítulo, que incluye el hundimiento del Belgrano, es por demás sugestivo:

> Juremos no dejar las armas de la mano hasta ver el país enteramente libre o morir con ellas como hombres de coraje (Brigadier General Don José de San Martín) (Matassi, 1990:103).

La FAA se construía, desde las historias institucionales, no sólo como la guardiana de la soberanía argentina, en acciones arriesgadas ante un enemigo superior, sino como heredera del legado sanmartiniano –cierto que un general del Ejército pero, ante todo, el Libertador-. Ello autorizaba a la más joven fuerza argentina a acometer empresas para las que no había sido preparada, con la misma convicción con que las fuerzas criollas cruzaron los Andes y vencieron en una maniobra audaz a uno de los primeros ejércitos de Europa. Por eso la cubierta del libro de Matassi presentaba la reproducción de un óleo donde las fragatas inglesas eran atacadas desde el cielo no por los pilotos sino por los Granaderos a Caballo.

El «bautismo de fuego» inauguraba una etapa en la cual la FAA se incorporaba, distintivamente, a las fuerzas armadas de la República Argentina. Como las otras, también ella se presentaba estrenándose en un campo de batalla internacional, demandándole el sacrificio de numerosas y calificadas víctimas. Con su sangre, García Cuerva pagaba la des-inteligencia de la unidad argentina, y con su entrega en condiciones de inferioridad, los pilotos abonaban la legitimidad de sus acciones y su ingreso a la historia de la defensa de la Nación. Con el bautismo de fuego la FAA inauguraba una temporalidad propia, el punto inicial de los eslabones siguientes hacia una gesta heroica. Pero la fugacidad de su actuación y la inalcanzable localización espacial donde esa actuación había sucedido, amenazaban con evaporar las evidencias de semejante hazaña. Por eso, la FAA desarrolló su propio recurso para recuperar y fijar el tiempo y el espacio de su acción en el sur.

II. **Los óleos del Capitán Exequiel Martínez**.

> -Martínez. Su responsabilidad es la siguiente: en el año 2200 yo no voy a estar, nadie se va a acordar de mí, pero va a haber un libro o una película o un video -no sé qué usarán en esa época los alumnos- que diga: «Fines de siglo pasado: Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea. Cuadro de un pintor de la época». Y no va a estar Usted. En el año 2200 va a estar ese cuadro, así que espero que lo haga bien.[6]

[6] Salvo aclaración explícita, los párrafos corresponden a la trascripción de mi entrevista al Cap. (Res) Exequiel Martínez, 13 de setiembre de 1991.

Los analistas del conflicto del 82, y la comisión argentina CAERCAS integrada por militares retirados que juzgó el desempeño y las decisiones de los mandos en Malvinas, coinciden en que la FAA emprendió desde la primera postguerra una vasta publicidad de sus espectaculares acciones en el Atlántico Sur. Esta campaña no se limitaba, como en otras fuerzas, a las conferencias, los artículos y los libros, sino que apeló a la reproducción pictórica de las acciones más destacadas en el teatro de operaciones.

La pintura aeronáutica data de la Primera Guerra Mundial. Las instituciones aeronáuticas militares y civiles suelen ostentar en sus sedes sociales y en sus bases cuadros de alguna aeronave o aviador de renombre. La pintura aeronáutica en la Argentina había comenzado antes del 82 y durante el conflicto algunas revistas de circulación masiva (*Gente, 7 Días, Somos, La Semana*) publicaron ya dibujos en color de operaciones aéreas contra la Royal Navy (*Gente* 27/5/82, *Gente* 3/6/82, pinturas de J.M.García Kuen). Sus imágenes reflejan el instante del ataque a un buque, con gran detalle del aparato atacante, del blanco y del tipo de explosión.

Pero la pintura aeronáutica abarca otras modalidades, como la coloración de los aviones de combate para mimetizarse en el ambiente, y los escudos identificatorios de la unidad de combate extraídos de motivos heráldicos, con cabezas o figuras de aves carnívoras, o las alas desplegadas con las letras del grupo aéreo. Durante el conflicto, además, era costumbre que el personal pintara la silueta del buque impactado sobre el panel del lado izquierdo de la nave atacante, como un recuento y exhibición de sus trofeos. Una foto publicada en libros de la Batalla Aérea de Malvinas muestra a un hombre pintando el perfil de la fragata «HMS Ardent» hundida el 21 de mayo por Skyhawks A-4B y Mirage V-Dagger de la FAA, y por Skyhawks A-4Q de la ANA. Es Exequiel Martínez, un capitán que integró la FAA hasta 1971. En los libros de Matassi, que él ilustra, se lo presenta como «aviador de la reserva, historiador y pintor aeronáutico. Sus cuadros tienen el realismo de quien presenció los hechos» (Matassi, 1992:s.n.). Las obras de Martínez comenzaron a aparecer en *Dios y los Halcones*, la primera publicación de testimonios de pilotos y personal de aviación, a cargo de un capitán de Skyhawks, Pablo M. Carballo, en 1983. Luego acompañó diversas publicaciones para conmemorar el décimo aniversario de la recuperación de las islas, no sólo volúmenes de análisis táctico-estratégico, sino también ediciones de difusión, almanaques y tarjetas. Hoy algunas pinturas constan en la Galería Virtual del sitio web de la Fuerza Aérea http://www.fuerzaaerea.mil.ar/prensa/galeria_arte.html.

La autodefinición de Martínez es el primer punto para entender el sentido de su pintura en el contexto de la memoria institucional aeronáutica de Malvinas.

> [...] no soy buen pintor, soy buen piloto. Y pinto lo suficiente como para representar lo que los pilotos hacen con conocimiento de cómo lo hacen. O sea, no es meritoria mi pintura, es meritoria mi aeronauticidad volcada a representar lo que es la gente y la gente no necesita que mis pinturas sean las mejores pinturas del mundo. Lo que necesitan es que mi pintura represente lo que ellos hacen.

1p

Esa representación tiene una serie de características apropiadas para fines institucionales. Tal como Martínez recordaba que se lo había comunicado el ex-jefe de la FAS y posterior comandante de la FAA, Brigadier General Crespo, la comandancia aspiraba a trascender con imágenes de su gesta.

Desde la primera vez que vi estas pinturas y reproducciones en la Oficina de BANIM me llamó la atención el recurso de la pintura, cuando la fotografía contaba con mayor precisión e incluso mayor derecho a la autenticidad, por haber sido tomada «simultáneamente a los hechos». En 1991 Martínez residía en Resistencia, en el Nordeste argentino, e integraba el Plan Provincial de Defensa de Inundaciones como piloto y fotógrafo aéreo. Entonces le pregunté:

> -¿Por qué las pinturas de aviones y pinturas al óleo, en vez de fotos?
>
> -Porque las fotografías de blanco y negro son de una duración química e inorgánica, una duración de entre 50 y 100 años. La fotografía de color tiene química orgánica inestable que tiene una duración de 30 años. Las fotos de casi todo el mundo del casamiento y todas esas cosas, nuestros padres, quedan borradas. [...] Entonces ¿qué es lo que quedan de nuestra época para el futuro? Los cuadros al óleo han demostrado con Leonardo y Miguel Ángel que duran siglos. [...] Es una forma de trascender. Entonces yo uso la mejor tela que es de lino que es la que es más inalterable por el tiempo, que han demostrado los pintores de la antigüedad; [...]. Entonces las telas son de lino las que uso yo y la mejor pintura, por una responsabilidad de mandar un mensaje al futuro; o sea, estamos haciendo historia.

Esta «historia» presenta algunas características particulares que comienzan con el registro.

> Hacen falta pinturas porque no ha existido un fotógrafo en una posición espacial que pudiera representar la acción. Yo soy un historiador de acontecimientos. [...] el trabajo de nosotros los pintores es reconstruir el hecho histórico con la mayor fidelidad de cómo era la aeronave, cómo era la escena. Entonces yo soy un investigador de la causa, de cómo eran los aviones camuflados que tenían, el tipo de ataque realizado y hacer la historia de la guerra de Malvinas.

Dicho registro tiene un fin concreto: «para decir cómo usaron nuestros pilotos sus armas». Inmediatamente Martínez articula esta descripción con el valor nuclear de la gesta de los pilotos, acordando con el *leit motif* de la historización institucional de la campaña.

> Cómo pilotos con aviones veinte años de viejos, piezas de museo prácticamente, el A-4B no está en vuelo en ningún país del mundo, en

> EE.UU. está en el museo. Los aviones A-4 que se utilizan son de 1954. Estos aviones son de la guerra de Corea. El A, el primero, el B [...] En este momento van por la letra M. No en este momento; años antes de la Guerra de Malvinas ya tenían letra M, modelos J.

Los A-4Q de la ANA eran más modernos. Sin embargo,

> Con equipo obsoleto, contra armas más modernas (los pilotos) se cansaron de pasar por el medio de las antenas de las fragatas.

En su taller de pintor, rodeados de tableros y fotos de sus cuadros, Martínez intercalaba explicaciones técnicas y artísticas con descripciones de lo retratado en sus cuadros, y con las lecciones que los pilotos argentinos le habían dado a la Task Force y a las fuerzas armadas argentinas. Cada cuadro requería una explicación de la acción representada, una acción de combate que conllevaba, casi siempre, una moraleja anclada en inigualable destreza y arrojo. Para ejemplificar el uso del A-4B Martínez me mostró la foto de su pintura «El día más negro de la Royal Navy» (ver http://www.fuerzaaerea.mil.ar/prensa/galeria_arte.html) representando el ataque de una escuadrilla de Skyhawks al desembarco británico en Bahía Agradable, sobre la costa oriental de la Isla Soledad, aproximadamente a 30 km. de Puerto Argentino. El ataque aéreo trajo el desastre para la Task Force, que había decidido desembarcar una brigada para reforzar el combate final (Freedman y Gamba, 1991:381-ss; Mayor Wean Suthgby-Tailyour en Bilton y Kosminsky, 1991:193-198).

> Este es el ataque en Bahía Agradable al Sir Galahad y al Sir Tristram el 8 de junio de 1982. Los primeros aviones que atacan son éstos que están aquí adelante, hacen su lanzamiento de bombas. Detrás de ellos viene otro avión; éste lanza otra bomba que hace patín, pasa arriba del buque y va a la playa y explota en la playa en un conglomerado de gente que había en ese momento desembarcando, de manera tal que esa bomba ocasiona una cantidad de muertos tan grande que son los que se vieron en la escena de televisión. Y los ingleses ven por primera vez en su domicilio el horror de la guerra.

Martínez extraía la consabida moraleja:

> si hubieran sabido la Cámara de Comunes, la Cámara de los Lores, que (la guerra) iba a desarrollarse de esta manera, hubieran buscado la solución de otra manera, no hubieran mandado la flota. Ellos (los políticos británicos) le dijeron (a sus fuerzas armadas) que [...] iba a ser un paseo, que iban a hundir a la flota argentina, que no iba a pasar ningún avión y que iban a sitiar las islas y que se iban a rendir, iban a desembarcar sin disparar un sólo tiro [...] iban a pelear contra los bengalíes, contra los sudafricanos (se retracta) contra los africanos, contra una nación subdesarrollada que a los primeros

21

disparos iban a correr [...] y se encontraron con esto.[7] [...] Hemos perdido, pero sirvió de muy mucho. Sirvió para mostrarle a los ingleses lo que les cuesta a ellos arreglar por la fuerza las cosas con los argentinos.

Martínez volvió entonces a describir el ataque siempre referenciado en el cuadro.

El ataque se realiza ... ellos van por detrás de esos cerros porque ellos entran al fiordo del Fitz Roy y no hay ningún buque, entonces pasan de largo y salen al mar. A Carballo y al otro jefe de escuadrilla, porque eran dos escuadrillas que salían, le falla el reabastecimiento, se le bloquea con hielo el conducto de reaprovisionamiento y no pueden reaprovisionarse y tienen que volverse. Y lo dejan de jefe de escuadrilla a uno de los numerales, queda como jefe de escuadrilla por primera vez [...] Cachón se llama, y con cinco aviones en lugar de cuatro. Dice: mucha responsabilidad, y para colmo la orden de Carballo fue: -Cachón, hágase cargo y ¡llévelos a la gloria! Esa es la orden que le dio.

[...] y quedó al mando de una persona que nunca había sido jefe de escuadrilla, pero con un piloto con una capacidad de improvisar. Los pilotos argentinos demostraron en la guerra la capacidad de improvisar que tenían, que eso los afectó mucho a los ingleses.[8] Entonces pasan de largo hacia la derecha, hacia el este, y el último de los numerales porque el guía va, es el que más abajo va. Los otros numerales van formando hacia arriba, [...]. Y el guía va abajo porque va eludiendo los obstáculos del terreno. ¿Para qué? Porque si los otros van abajo pueden chocar con algo, porque van mirándolo al guía; por eso van hacia arriba. Entonces el último, que no lo va mirando al guía sino que va paisajeando y mirando a los costados o buscando Harriers, ve en el fiordo que sigue a los buques. -¡Allá están! le dice a Cachón. Hacia nuestra derecha. Entonces Cachón los ve, trepa, toma una altura de ataque y efectúa el ataque.

Para los ingleses que estaban esperando el ataque desde el oeste, se encuentran con una formación que viene atacando desde el este, y eso los sorprende mucho más. Y en ese ataque las bombas explotan, las colocan bien y es el Sir Galahad que se hunde. El Tristram quedó tan maltrecho que

[7] Continuaba afirmando que, según cifras dadas por la República Federal Alemana al Comodoro Moro, «el número de bajas de ellos es 2200 bajas. Son más que los argentinos, porque los argentinos con Belgrano y todo son 1100 bajas. Si ellos tuvieron 2200 bajas el aparato que tienen de control de información es extraordinario, y han podido ocultar a su pueblo una cifra de bajas impresionante. 2200 bajas para defender a 1800 kelpers no tiene sentido. No tiene justificación y ese es el fracaso para mí de los ingleses».

[8] «Porque cuando se tiró el misil (Exocet) desde tierra, los ingleses decían: apuremos porque si éstos siguen desarrollando técnicas nuevas ...». Martínez se refiere al lanzamiento de un misil Exocet preparado para ser lanzado desde buques o desde los Super-Etendard, esta vez desde tierra firme (península San Felipe/ Pembroke) y que dañó al destructor HMS Glamorgan, el 12 de junio (Freedman y Gamba, 1991:394; Hastings y Jenkins, 1984:318).

> lo tuvieron que llevar a remolque, lo pudieron apagar. Y ahí se calcula que murió muy mucha gente por esa bomba que explota en la playa y porque los del Galahad estaban mirando televisión en los camarotes y no querían bajar hasta que el Tristram descargue el armamento.

La razón de semejante imprevisión en la operación británica se debe, según Martínez, a que estas tropas acababan de llegar de Inglaterra, y eran compelidas por el Estado Mayor y el poder político inglés a obtener una rápida victoria sobre los argentinos. Sin embargo

> no sabían lo que eran los ataques de los argentinos, no habían estado viéndolos a los argentinos atacando, no nos conocían la peligrosidad que era la aviación argentina. A plena luz del día desembarcando su gente próximos a Puerto Argentino. Aparecieron los A-4B y ahí no quedó nada.

Por sus recursos técnicos un cuadro presenta, según Martínez, ventajas de tipo historiográfico y didáctico. El pintor fija la acción a diseñar en determinado instante que él elige. A diferencia de un fotógrafo, no corre el riesgo de perder el momento oportuno, porque decide cuándo sucede la escena; pero además también decide cuándo dibujarla. La mayoría de las escenas que Martínez retrató ocurren «después del ataque para que se vean los efectos de su ataque». En vez,

> las películas de los ingleses están filmadas desde los buques a los aviones cuando vienen, pero no se sabe qué pasó después, porque el fotógrafo estaría muy ocupado escapando de las explosiones, entonces no puede retratar lo que pasó después. O hay fotografías de la Coventry a punto de hundirse, pero no están los aviones que ocasionaron ese hundimiento.

Este aspecto es decisivo para la representación argentina y para destacar una campaña con más aciertos que los reconocidos por el gobierno británico, y que los visibles desde el continente o los puestos de observación en las islas. Los aviadores de combate, sin tiempo ni espacio, recuperan en la quietud de los óleos las dos dimensiones, el tiempo posterior al ataque y con la misión cumplida, y el espacio de la disposición del ataque.

> [...] el video le da (a la imagen) el movimiento pero no nos da el detalle del ataque. Lo tenemos que congelar para poder estudiarlo. Ah! acá está! ¡éste es el buque fulano de tal! ¡éste es el avión tal cosa! tenía tanques! [...] eran dos aviones, eran tres aviones, ... En un video [...] nos da todo el dramatismo de la acción, pero no nos permite identificar a cada uno de los combatientes con detenimiento. La fotografía nos permite el detenimiento pero no nos da la acción. En cambio el cuadro compagina un poco de cada cosa. Yo puedo dar con el pincel, yo puedo hacerle estelas al avión, yo lo puedo colocar en una manera tal que se vea el movimiento de la acción.

La reconstrucción pictórica de Martínez restituye tiempo al espacio y espacio al tiempo, produciendo otro efecto: la individualización colectiva de la FAA. De sus óleos, aparentemente similares, puede identificarse cada una de las acciones, gracias a la conjunción de detalles de cada avión, de cada blanco naval y de la formación de cada escuadrilla, con su correspondiente «indicativo», que no aparece en el óleo pero que quienes están familiarizados con la fuerza pueden reconocer: Cachón y sus dos numerales, el teniente Rinke y el alférez Carmona en la «Dogo»; el teniente Gálvez y el alférez Gómez del indicativo «Mastín» averiando al Sir Tristram. Martínez solía retratar formaciones de escuadrillas en pleno vuelo de ataque, guía y numerales, no aviones aislados. De aquel 1° de mayo había retratado a los «Torno» sobre el destructor y las dos fragatas, y a los «Dardo» en su lucha con los Harrier; a los «Oro» del 12 de mayo sobre la Glasgow; a los tres Dagger del «Cueca» el 21 de mayo sobre la Ardent; a dos Dagger de «Laucha» en lucha con los Harrier; a dos de los cuatro A-4B de «Nene» lanzándose sobre la Antelope, el 23 de mayo, etc. Pocas veces representa vuelos individuales, como cuando el Boeing 707 logra esquivar misiles Sea Dart el 22 de mayo; o cuando el 21 de mayo el jefe de escuadrilla Fillipini atacó a la fragata «Argonaut» contra un promontorio rocoso, y para eludirlo

> hace una maniobra de derrape, tira la bomba y después cruza comando del avión y sale resbalando el avión y elude el cerro. [...] Pero en el derrape se le va el avión y pega contra el mastil de la fragata y se le desprende la parte trasera del tanque, se queda enredado en el mastil de la antena del buque; y el tanque de combustible del plano es un cuerpo fuselado donde tiene todo el combustible y tiene una parte hueca en la parte de atrás que es para darle forma aerodinámica. Esa parte hueca está atornillada y cuando se engancha pega el tirón, siente el cimbronazo Fillipini y se desprende, se rompen los bulones y esa parte queda enganchada en la antena del buque y Fillipini viene con un tanque mocho, ¡viene al continente sin el fuselaje posterior!.

En efecto, para Martínez la medida de excelencia de los cazadores no es estrictamente técnica, sino en todo caso el arte de la destreza con cierta dosis de locura y de riesgo. Y así como la fuerza jamás combatió contra un objetivo naval, así el mismo Martínez, pintor aeronáutico, debía vérselas con su desafío.

> siempre pintando cielo, un pintor de fuerza aérea pinta cielo. Pensé que iba a ser una guerra aérea pero fue una guerra aeronaval y tuve que aprender a pintar mar, que nunca había pintado.

Martínez parecía dirimir en la tela no sólo capacidades técnicas sino el eje mismo de la disputa jurisdiccional entre la Armada y la Fuerza Aérea. Y así como los pilotos habían aprendido a pasar entre las antenas de la Task Force para lanzar sus bombas- boleadoras, Martínez aprendió a pintar el Atlántico desde la perspectiva aérea.

Asimismo, la suya es una perspectiva sintética colectiva, no sólo porque suele representar escuadrillas sino también porque hace de cada óleo una pieza del saber táctico y técnico de la Fuerza. Esa síntesis se expresa en dos aspectos: el «hiperrealismo», la escuela pictórica a la que lo han asignado alguna vez a Martínez, y el proceso de producción de cada obra.

Martínez comparte con el comandante Crespo la idea de que el pintor hace historia porque sus imágenes son un legado para el futuro. Pero sabe también que las imágenes inscriptas en la gente tienen la capacidad de contar la historia, independientemente de los duros datos del pasado. Cuando se le encomendó un retrato del creador de la bandera, Don Manuel Belgrano, Martínez fue a las fuentes contemporáneas que lo describían como «rubio, ojos azules, pelo ensortijado». Concluyó que si así lo pintaba, nadie lo reconocería.

Entonces eso refuerza el concepto de que nosotros hacemos la historia, la historia no es como nos relatan, habrá ocurrido de otra forma, pero para nosotros es como nos cuentan. Lo tuve que hacer (de cabello) marrón porque si no nadie sabía que era Belgrano. [...] O sea nosotros los pintores hacemos la historia. Por eso la responsabilidad que tenemos de ajustarnos, por eso en Malvinas me ajusto. Yo tengo los relatos de los pilotos firmados por ellos para testimoniar los cuadros; me hacen llegar a mí y con la firma de ellos de cómo ocurrieron los acontecimientos, porque yo tengo que documentar el por qué del cuadro, tiene que ser ajustado al máximo de la realidad.

Todos los testimonios «firmados», es decir, «auténticos», concurren en una sola obra. Pero en las operaciones de combate no sólo hay pilotos. Desde su «aeronauticidad» Martínez toma de otros los testimonios para pintar los aviones que intervienen en la operación descripta (http://www.fuerzaaerea.mil.ar/prensa/galeria_arte.html).

Le voy a mostrar una carpeta de aviones Pucara para que usted se dé cuenta: armamento de Pucará; Pucará volando; detalles del motor lado derecho del Pucará; detalles de cabina lado derecho; detalles de la parte derecha del avión; detalles del frente; avión tomado de frente; costado izquierdo del avión. [...] Yo tengo cientos de fotos si no miles de fotos de Pucará de todos los tipos y tamaños, en distintas posiciones. Esto es todas las partes del detalle de la zona entre el plano y el empenaje, el fuselaje, costado izquierdo, dónde está la matrícula, donde están los números, cómo están dibujados los números, cuál es la forma de los números de la matrícula, la toma de nivelación del avión, los ejes de nivelación, la antena, todos los remaches la cantidad de zonas de remachado [...] Entonces cuando yo hago un cuadro distribuyo alrededor de la tela todas las fotografías ... voy a hacer la trompa del Pucará y pongo 10, 15 fotos de la trompa, y pinto la trompa. Saco esa foto y pongo 10, 15 fotos de la cabina y hago la cabina y así.

La pintura reúne en el detalle a numerosos aparatos que han quedado fijados en la fotografía, y que quizás no hayan volado sobre Malvinas; pero cada óleo es, también, la construcción de un nuevo avión. Y como con cada aparato o cada nueva misión, Martínez necesita el OK técnico.

> ¿Y cómo hacía yo para comprobar? Porque uno se marea con tanto detalle, llega un momento en que se satura del cuadro, y no ve cosas que son importantes. ¿Entonces qué hacía yo? Los invitaba a los mecánicos del avión cuando pintaba en la Fuerza Aérea y les decía: un paquete de cigarrillos de regalo a quien descubra un error. Entonces se ponían los cabos, cabos principales, los cabos primeros: -¡Acá tá! ¡Acá tá! Se olvidó la tapa del tanque de combustible. -¡Ah! Te ganaste una etiqueta de cigarrillos, y yo me gané un cuadro sin críticas cuando lo entregaba. De esa manera, con el examen, porque son hipercríticos los pilotos, o los mecánicos; el personal aeronáutico cuando ve un cuadro mío automáticamente empieza a ver si está todo porque todos los pilotos cuando van a volar revisan el avión. Empiezan por la escalera de subida, dan toda una vuelta alrededor del avión revisando tren de aterrizaje, tanque, punteras de plano, superficie, móvil, todo todo todo inspeccionan. Inspeccionan el cuadro como están habituados a inspeccionar el avión. Ven un avión y ya lo están inspeccionando. [...] Por eso mis cuadros están llenos de detalles de elementos del avión. Tengo que ser hiper realista.

Así lo calificó a Martínez una revista en un artículo sobre el hiper-realismo en la pintura argentina. Sin embargo,

> Yo no tengo escuela. No sé, yo hago lo que tengo necesidad de hacerlo. Y me encasillaron dentro de un realismo [...] Es la necesidad de expresión que tiene el medio aéreo, representar a sus aviones con un realismo muy grande.

Ese realismo, con fines prácticos, es mayor que el de la fotografía. La pintura puede superar a la realidad.

> ¿Entonces qué hago yo? Cuando yo fotografío un avión, porque yo soy fotógrafo también, y diafragmo para la luz que tiene en el lomo del avión (pero) toda la panza me sale negro y sombras y no hay detalle. Entonces yo tengo que sacar otra fotografía y diafragmar, abrir diafragma para que me salgan los detalles de la panza que están en la oscuridad. Pero cuando me salen los detalles de la panza el lomo del avión es un yeso blanco sin detalles. Entonces dos veces fotografío a los aviones, porque es imperfecta para mí la fotografía, [...] necesito dos fotografías, pero cuando hago el cuadro hago un sólo cuadro [...]; entonces yo lucho contra una imperfección y le gano a la fotografía, en detallar algo que la fotografía no puede hacer [...] dando detalles buenos en sombras y detalles buenos en luces.

Así, la pintura de Martínez presenta varias cualidades. Sus perfiles nítidos permiten reconocer a cada uno de los actores que toman parte en la acción, eludiendo las dificultades de identificación y perfil con que la pintura mimetizada de los aviones debe confundir al enemigo. Su despliegue de color permite advertir las partes de la aeronave y los símbolos nacionales, de la unidad de combate y de la nave misma -la escarapela argentina, el escudo del grupo de caza, el número de matrícula-. Siquiera difusamente, la silueta del piloto se divisa en algunos óleos. Pero además, Martínez logra un notorio contraste con las fotografías de aviones y naves en combate: pájaros negros y tenebrosos se lanzan sobre buques dantescos con sus oscuras antenas y cañones cubiertos por la bruma o desfigurados por el caos de la explosión. En los cuadros de Martínez la guerra gana espectacularidad, nitidez y también belleza; los aviones adquieren un tono gallardo y caballeresco que trasciende el tiempo, en la fijación de la escena, y el espacio, pasando inadvertidamente entre el cielo, el mar y la tierra, pero manteniendo un sentido general de dirección: las aeronaves suelen representarse volando hacia arriba, como si nunca fueran a detenerse. Las pinturas de Martínez promueven el valor, exaltan lo sublime de la misión, postergando la realización de la incertidumbre y del momento final, sustituidos por la elevación.

Con este equipaje moral, bélico, técnico y artístico, los cuadros de Martínez se transformaron en la imagen pública de la Batalla Aérea de Malvinas; con ellos la institución, los óleos y la batalla aérea se hicieron intercambiables. Desde 1983 hasta 1994, numerosas publicaciones de la FAA exhibieron las ilustraciones de Martínez, quien se convirtió en el historiador gráfico de la memoria aeronáutica de la Guerra del Atlántico Sur. Con su pincel, su propia arma, Martínez fundaba un espacio cada vez más encumbrado que glorificara a la fuerza que acababa de ser bautizada, integrada y diferenciada. Al mirar un cuadro suyo Matassi me dijo:

> Él busca infinidad de elementos de juicio; por eso tienen valor sus cuadros, porque son lo más parecido a la realidad Acá, por ejemplo, nadie puede sacar esta foto. Yo digo que éste es un ataque que únicamente Dios lo ha visto así.

III. **Halcones o kamikazes**.

> A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino. ¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas (Pierre Closterman, 14/6/82, *Aeroespacio*).

En los años de posguerra la FAA se empeñó en crear una historia por la cual la institución aeronáutica quedaba fijada en un tiempo-espacio nacional. El «bautismo de fuego» y los óleos de Martínez se transformaron en dos instrumentos conmemorativos

destinados principalmente a los miembros de la fuerza, pero también a las otras dos fuerzas armadas, la sociedad política en democracia y la sociedad argentina. Este proceso de historización tuvo como agente a una figura que, como las síntesis expuestas en los óleos, abarcaba a soldados, ingenieros, artilleros antiaéreos, operadores de radar, mecánicos de avión o armeros, suboficiales y observadores del aire ROA. Esa figura no sólo era el actor privilegiado por los historiadores; también, y quizás en parte por eso, era el objeto de reflexión de la crítica internacional: el cazador.

En la campaña de Malvinas, los pilotos realizaron diversas tareas acordes a sus especialidades y a las aeronaves que conducían: los de Boeing 707 hacían misiones de exploración y reconocimiento lejano; los de Lear-Jet del Escuadrón Fénix -donde revistaba el militar de mayor graduación de la FAA caído en combate-[9] hacían maniobras de «diversión» o engaño; los helicopteristas de Bell y Chinook basados en Malvinas, se encargaban del transporte local, y los de Hércules C-130 transportaban personal y carga, manteniendo el puente aéreo entre el continente y las islas; los tripulantes del KC-130 tenían, además de la asignada al C-130, la misión vital de reaprovisionar en vuelo a los aviones de combate;[10] los pilotos de M-III debían «interceptar» y disuadir a las PAC de Sea-Harriers de sus ataques; los pilotos de aviones Pucara y bombardero liviano Canberra tenían objetivos y armamento más reducido; y los pilotos de M-V Dagger y de Skyhawks A-4B y A-4C encaraban las peligrosas misiones de atacar a las unidades de la Task Force. Estos últimos, conocidos como «cazadores», fueron los pilotos de los que más hablaron la prensa y la literatura, atribuyéndoseles verdaderas proezas.

> «(suboficiales, soldados, artilleros, ...) todos ellos se sintetizan en uno solo: ¡*el piloto*! Ese aviador militar que jamás se siente más que ninguno de ellos... pero su actuación los abarca a todos. Tiene el privilegio infinito de encarnar el esfuerzo y el espíritu de todos los demás; de la Fuerza Aérea como Institución. Su éxito es el triunfo de todos (y así lo siente profundamente) y lo comparte... pero sus errores o su mala estrella son solo de él, y también esto lo acepta, y normalmente los paga con su vida» (Matassi, 1990:85).

El «piloto de combate» o «cazador» presenta un perfil bastante específico al interior de la FAA que lo distingue de otros pilotos militares y en particular del «transportero» de Hércules. Los C-130 están tripulados por 7 u 8 oficiales y suboficiales, los Boeing por 5 ó 7,[11] y los Lear Jet y Canberra por 2 oficiales.

[9] Vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina.

[10] El «puente aéreo» se mantuvo también gracias a aviones de uso civil de las dos líneas aéreas nacionales, Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de los Boeing 737 y BAC 111 (Moro, 1985:140).

[11] Por ejemplo, la misión de un C-130 «Aries» del 15 de mayo, que cruzaba el continente a las islas, estaba integrada por los dos jefes al comando de la nave, el Mayor A.A.Bruno, el Vicecomodoro Moro, el navegador Mayor Maldonado, los dos operadores, suboficiales principales J.Daverio y J.Luján, y los dos mecánicos, cabos principales R.Figueroa y D.Fretes (Carballo, 1984:52; Matassi, 1990:295). La composición de un Boeing que esquivó misiles el 22 de mayo y recibió el indicativo «Tronco», fue: los vicedomodoros O.Ritondale y W.D.Barbero, cuatro suboficiales, A.Rosales, J.Amengual, O.Vignolo y G.F.Roque Allende, y el cabo principal L.C.Enriquez (Matassi, 1990:301).

El cazador integra una escuadrilla generalmente de tres miembros, que puede ascender a cinco si reúne fragmentos de otra escuadrilla, o descender a uno si sus camaradas no han podido despegar, debido generalmente a desperfectos técnicos imponderables. Sin embargo, y pese a la compañía entre el guía y los numerales, el piloto conduce su avión en absoluta soledad. Las decisiones fundamentales le pertenecen pues caben en el instante donde convergen la sorpresa, el ataque, la velocidad, la ruta y el destino. En segundos decide lanzar un misil, disparar los cañones, virar, ascender o descender, acelerar a fondo o detener los motores, o adoptar la instancia final de abandonar la nave y salir disparado con el almohadón de su asiento y dos paracaídas automáticos, si ha sido alcanzado, también en segundos, por un Sidewinder, se ha quedado sin combustible, ha sufrido un desperfecto fatal, y el avión se estrellará inexorablemente.

Esta autonomía de decisión comienza con la formación del piloto, pero se exacerba en el cazador. Un transportero me explicaba que, a diferencia del oficial de Marina o Ejército, a los pilotos «se nos educa de chiquitos, de alférez», grado equivalente al subteniente o al «guardiamarina».

> le dan una máquina que vale millones de dólares, una enorme responsabilidad, para que él se entrene y vuele, y además la exclusiva responsabilidad de decidir sobre la máquina y sobre sí mismo, porque ahí arriba cualquier equivocación se paga con la muerte. No tiene al superior que le está diciendo lo que tiene que hacer. Si se equivoca a lo sumo se le dirá: -La próxima vez haga esto y esto o no haga aquello otro. Pero eso es todo. La responsabilidad viene de golpe, no como en las otras fuerzas. Un guardiamarina, por ejemplo, ¿qué tiene que hacer? Tendrá que anotar en un cuaderno de bitácora, y lo más que le puede pasar es que se le acabe la tinta. Entonces le dirá a su superior y éste a su superior hasta llegar al Capitán que es quien decidirá donde conseguirla, pero siempre delegan la responsabilidad. Y en Ejército, el subteniente si tiene cualquier problema puede recurrir al teniente y a artillería y le mandan refuerzos porque están todos ahí nomás. Se va aprendiendo todo gradualmente hasta llegar hasta teniente coronel o a capitán, como con buques cada vez de mayor complejidad: corbeta, fragata, navío. El piloto aprende todo lo fundamental desde el principio; él tiene que decidir si va por la derecha o la izquierda, tiene una tormenta de frente, ¿y qué hace? No hay nadie para consultarle, tiene que decidir o se va a pique.[12]

Esta visión profesionalista introduce un sentido distinto de la jerarquía interna; primero, cada hombre tiene, ya, los conocimientos básicos para garantizar su propia vida y, por ende, la de su aparato;

[12] Reconstrucción a posteriori de entrevista a un Comodoro de la FAA.

segundo, cada piloto de combate se desarrolla como una individualidad; y tercero, en operaciones de caza, tiene la posibilidad de ocupar puestos de liderazgo en un grupo de individualidades. De este modo aún aquel que nunca fue jefe de escuadrilla pueda desempeñarse como tal, como le sucediera a Cachón. La misión, el vuelo, la decisión, pende sobre cada uno. El piloto de combate puede seguir a sus camaradas de escuadrilla por pantalla o a simple vista, pero es en definitiva una entidad autónoma que termina siendo y concibiéndose como autosuficiente; si el camarada de escuadrilla, guía o numeral, no puede salir, si es derribado, si debe eyectarse, o si se pierde en la inmensidad. Y ese «sí mismo» que permanece en la soledad es una unidad indisoluble de hombre y avión donde, a diferencia del buque, el control es total y directo. Uno sin el otro no es nada.

Cuando durante la guerra se le preguntó a un piloto qué significaba el avión para él, respondió: «-¡El avión soy yo!» (*Gente* 3/6/82). Esta unidad individual y particularizada, como pretendía pintarla Martínez, se consolida en vuelo; allí las partes de uno y otro se van ensamblando hasta el momento del combate, cuando el cuerpo del aviador se convierte en una extensión de su máquina y viceversa.

> Si tuviéramos tiempo para observarlo en estos momentos encontraríamos tal vez su cara inexpresiva, sus músculos tensos, sus ojos muy abiertos... bajo su máscara de oxígeno su boca está abierta... exhala agitadamente su respiración ... sus manos y brazos hacen movimientos casi imperceptibles ... y a veces emite gritos [...] involuntarios que dejan escapar su enorme tensión síquica que, sin notarla mayormente, soporta su organismo y su sistema nervioso...
>
> Es todo emoción... está viviendo un año en un instante... Su cuerpo se ha desprendido de sí mismo y se ha integrado al avión; no siente el piloto las sensaciones de su cuerpo personal... ¡siente al avión! Es un sólo ser con él, su máquina maravillosa [...] Piloto y avión juntos en un nuevo ser (Matassi, 1990:254).

En esta descripción de Matassi sobre el piloto de Skyhawk Capitán Varela, jefe de la escuadrilla «Chispa» del 13 de junio, facciones y cuerpo encarnan una maquinaria infernal a máxima potencia. La emoción es inexpresividad, un motor operando a pleno que emite sonidos involuntarios por su inconmensurable exigencia en una total compresión de tiempo y espacio.

Esta unidad es bilateral. Físicamente, el piloto se acopla al avión que lo ciñe como una pieza más; las piezas del avión no necesitan el bienestar: sólo deben ocupar su lugar y cumplir su función. Así, en la cabina sus conductores quedan

> encerrados y atados. A fuerza de ser claro debo decir que la imposibilidad de mínimos movimientos produce diversas molestias, en piernas, espalda, cuello, etc., que con el correr de las horas se hace dolorosa.

Pero tras haber participado de un combate «Ya ni nos acordábamos del temblor de las piernas; del baño turco ni de las incomodidades del asiento» (García Puebla y Segat, MK 62, 1° de Mayo, en Carballo, 1984:31,33). Y cuando todo ha terminado, el aviador no puede disociarse fácilmente.

> De pronto vemos a lo lejos la silueta de un gran barco, la tensión nos lleva de la mano. [...] Las manos me duelen por la presión exagerada que hago sobre la palanca de mando y el acelerador. [...] (Después de atacar) recuerdo que tengo mucho calor. [. . .] Quiero apagar la calefacción, pero cuando voy a levantar la mano del acelerador descubro que el brazo no responde. Tal es la tensión que está rígido, desobediente. No insisto y aguanto el calor (G.G.Isaac, A-4C, Ataque al Invincible, 25 de mayo, en Matassi, 1990:206-7).

La bilateralidad se completa cuando el avión pasa a ser una extensión del cuerpo del piloto.

> Comienzo a tirar de nuevo esperando que el Harrier se «coma» algunos de mis proyectiles. ¡Atento al suelo que se acerca rápidamente!
>
> Veo pasar bajo mi vientre un largo fuselaje azul marino, [...] Palanca al estómago [...] mientras siento que la aceleración me aplasta contra el asiento, y el traje me oprime el vientre y las piernas (G.A.Donadille, M-V, 21 de mayo, en Carballo, 1984:92).

El protagonista de estas acciones y de la memoria de la FAA no es pues el piloto o el piloto de combate, sino el piloto/aeronave. Sus hazañas son las de su avión, y el avión es un espejo de las proezas que el piloto le ha instruido realizar. Por eso Martínez retrata aviones que es retratar también al piloto. Sin embargo, una imagen del reino natural, sintetiza al piloto y su avión en un ser orgánico e indivisible.

Como en otros países, la FAA eligió un animal para simbolizarla. En la jerga aeronáutica militar argentina se llama «halcones» a los pilotos de los Skyhawks o A-4. Sin embargo, en su libro, Carballo -él mismo un «halcón» en sentido estricto- extiende la nominación a todos los miembros de la fuerza. Sus dos volúmenes llevan por título: *Dios y los halcones* (1983) y *Halcones sobre Malvinas* (1984). Cuando lo entrevisté en su oficina, Matassi tenía sobre una pared tres láminas con halcones. Valiéndose del escrito de un camarada, posterior a 1982, me explicó que la relación entre el hombre y el halcón era una actividad preferida por la nobleza europea, la cetrería, arte de criar y adiestrar halcones. Pero no todos los halcones son iguales. El autor del texto, Alcides Floralt, introduce la distinción entre los «Falco Vulgaris» que caminan sobre el suelo buscando animales muertos de los cuales se alimentan, y los «Accipíteres» que rara vez pisan la tierra, van de rama en rama, y son cazadores; se alimentan de carne fresca y no son «carroñeros».[13] Son éstos los preferidos para la domesticación por su atribuida honorabilidad.

[13] «Se alimenta normalmente de aves, incluso de considerable tamaño, y pequeños mamíferos, sobre los que se lanza en picado a enormes velocidades, plegando las alas casi por completo» (Salvat-La Nación, 1992).

> El halcón es inteligente, disciplinado, guerrero y afectuoso. Elige su hábitat (su país) de un radio de uno cincuenta kilómetros. Allí vive, caza, procrea y vigila. Si algún intruso osara penetrar en él, lo ahuyenta y aún lo mata con excepcional bravura. Si es necesario lo defiende hasta morir (Floralt s.f., paréntesis original).

En la Patagonia Argentina residen tres subespecies del Accipíter -el «Hieratus Pennatus», el «Accipíter Gentilis» y el «Falco Biarmicus»- con una costumbre en común:

> todos los años suelen volar a través del océano hasta las islas Malvinas. Llegados a ellas revolotean, planean y observan. Se posan sobre rocas o troncos y cazan especialmente codornices para alimentarse. Así permanecen entre una y dos semanas esperando el amaine de los vientos del suroeste, para volver al continente. Lamentablemente muchos son sorprendidos en su largo vuelo por vientos imprevistos y, por cansancio, caen y perecen en el mar, luego de su bella e inexplicable «Misión Cumplida» (Floralt s.f.).

El halcón simboliza a los pilotos de Malvinas en su nobleza, en el compromiso con una causa, y en la defensa de su hogar o territorio. Cada halcón es independiente de los demás, aunque vuele junto a ellos. Pero de todas estas virtudes, tres resumen su capacidad de encarnar al piloto de combate. En primer lugar, son cazadores y no carroñeros: «comen» o nutren sus hazañas con sus propias acciones. Infligen daños al enemigo y no dependen de los demás, ni siquiera para reaprovisionarse en vuelo; ellos solos se procuran alimento.[14] Ese alimento puede consistir incluso en otras aves, como las pequeñas codornices.

[14] Los cazadores podian imaginar su independencia de los transporteros, pero además, también presentaban una gran independencia entre si, lo cual les valió diversas criticas de opiniones expertas. Sus tácticas de combate eran objetables pues demostraban «poco conocimiento sobre cómo los aviones de una formación podian darse cobertura reciproca en caso de ser atacados por cazas» (Costa, 1988).

En segundo lugar, el halcón encarna la unidad de un ser vivo y un sistema técnico de vuelo, que se lanza en picada para atacar a su presa, que toma determinada dirección, que levanta vuelo y cruza grandes distancias para cumplir su misión. La escisión de esta unidad es dramática. El halcón vencido por los vientos cae en su integridad al mar. El piloto tiene una alternativa: eyectarse, pero ésta es una instancia no deseada porque quiebra la unidad fundante entre el piloto y su aeronave.

> Ese día estábamos regresando a la base cuando nos atacaron. Vi pasar dos misiles antiaéreos, de manera que viramos para alejarnos y empezamos a practicar maniobras evasivas. Pensamos que habíamos escapado [...] (entonces) mi numeral dijo que había visto dos Harriers, pero ya no pude verlos. [...] sentí un impacto en mi avión. Miré los planos y vi un gran agujero [...] Mi avión estaba todavía bajo control, aunque se estremecía violentamente. Los motores y comandos parecían funcionar normalmente, de modo que descendí hasta pegarme al suelo, tratando de eludir a mi perseguidor.

> Recibí entonces otra ráfaga de fuego de ametralladora y la máquina se estremeció violentamente. Esta vez se incendió un motor, y los comandos respondían débilmente. En seguida perdí por completo el control del avión y pronto pareció que se incendiaba totalmente; entonces decidí eyectarme. El avión y yo caímos a tierra prácticamente juntos. Y no me resolví a eyectarme hasta que el avión no quedó inutilizado por completo y absolutamente fuera de control, porque un piloto siempre se mantiene en su avión hasta último momento.
>
> [...] Cuando toqué tierra con mi paracaídas, lo primero que sentí fue un enojo tremendo, porque había perdido mi avión. Había perdido mi arma y mi forma de luchar sin haber alcanzado a ver ni siquiera fugazmente a mi enemigo [...] (Mayor Carlos A. Tomba, Pucará IA-58, 21/5, en Bilton y Kosminsky, 1991:143-4).

Tomba, guía del grupo «Tigre» de seis Pucara 1A-58, relataba así su misión del 21 de mayo, exponiendo los valores que definen al «buen piloto de combate». Estos valores definitorios aún con la ruptura de la unidad, eran leídos por su atacante de otro modo, dando lugar a la tercera virtud del halcón.

El Capitán de Corbeta Nigel Ward, alias «Sharkey», conducía su Sea Harrier cuando fue avisado de la presencia de blancos posibles en la Isla Soledad. Sus numerales procedieron a atacar a un sólo Pucará que volaba a baja altura.

> En la primera pasada los vi disparar; mataron un montón de ovejas y marcaron surcos en la turba, pero no hacían blanco en el Pucará. [...] (yo) podría atacarlo desde la cola, en la posición convencional. En mi primera pasada le disparé, arrancándole la mitad de su alerón izquierdo y provocando fuego en el motor derecho. Significaba que estaba apuntando y haciendo blanco correctamente. Me alejé suponiendo que iba a caer. En absoluto. Volvieron mis numerales desde el otro lado, disparando de nuevo, matando muchas más ovejas, y dándome tiempo para que yo entrara otra vez desde atrás.
>
> Esta vez me acerqué más lentamente [...] Le disparé una larga ráfaga: el motor de babor se incendió, saltaron trozos de la parte posterior del fuselaje y el techo de la cabina se destrozó.
>
> Cuando viré para tomar distancia nuevamente, pensé: Bueno, se acabó. Pero él seguía volando, efectuando maniobras evasivas, sin pensar en entregarse. Otra vez volvieron mis numerales y mataron unas cuantas ovejas más. Hice una pasada final y vacié mis cañones contra ese particular personaje. [...] Cuando viré tomando altura alcancé a ver un asiento eyectable que salía del avión, un paracaídas que se abría y un hombre que pisaba el suelo.

33

> Pensé: ¡Qué personaje! Debió haberse eyectado después de la primera pasada. Pero se mantuvo en el avión hasta que ya no pudo seguir volando, se eyectó pocos segundos antes de que su aparato se precipitara a tierra, y aparentemente caminó para regresar a Pradera del Ganso. Posteriormente fue capturado, pero no puedo menos que sentir el más alto respeto por él. Eso fue realmente valor (Bilton y Kosminsky, 1991:141).

En su descripción, Ward aprecia el arrojo del piloto argentino, pero su ponderación establece un contraste entre la racionalidad de quien vela por su vida y la locura de quien se aventura a la muerte. Ese contraste es el *leit motif* de los análisis militares sobre la actuación de la aviación argentina. Para los británicos «tal como lo demostraron en incontables encuentros entre los poderes coloniales y las fuerzas nativas [...] el coraje y el valor no alcanzan a compensar el armamento superior utilizado eficazmente (Tilford, 1984:46-7; mi traducción).

Precisamente, la tercera virtud del halcón, a los ojos argentinos, es su emprendimiento que supera la lógica del costo-beneficio con la entrega absoluta por una causa que orienta instintivamente a su autor. El halcón vuela porque sí a Malvinas, y a veces muere en el regreso; los pilotos de la FAA se dan al combate al límite de sus posibilidades y en desventaja técnica; a veces tampoco vuelven. Por eso, la expresión recurrente de los aeronáuticos, y que despierta toda su ira, refiere la supuesta negativa de los pilotos aeronavales de arriesgar sus modernos Super-Etendard Sue (1980), equipados con misiles aire-mar Exocet AM-39 para el bombardeo de buques, además de misiles aire-aire Matra 550 Magic, cañones, bombas y cohetes.

Con valor, coraje e improvisación la FAA encontró un medio por el cual la memoria de su actuación superaba honrosamente la inferioridad tecnológica, poniendo a prueba tanto el profesionalismo y el entrenamiento como, más centralmente, los valores que hacían de cada aviador el cruzado pasional de una misión excelsa, colectiva y suprema.

En 1991 entrevisté en su oficina del Edificio Cóndor a un piloto que había testimoniado ya su experiencia a diversas publicaciones (*Aeroespacio*, Matassi, 1990; Carballo, 1984; Moro, 1985). J.Piuma, Mayor en 1982, integraba como segundo numeral la escuadrilla de Dagger «Laucha», dirigida por Donadille el 21 de mayo. La misión acabó con la eyección de los tres aviadores, Donadille, Piuma y el Primer Teniente Senn, y también con su rescate. En su relato, Piuma anudó las cualidades del cazador, con la unidad hombre/aeronave, el carácter supremo de la tarea, el sentido de sus padecimientos y de la misión aérea en Malvinas.

> ... yo era una persona de mediana edad, tenía 38 años. Y aparte con una vida plena. ¿Por qué plena? Porque el proyecto de vida que tiene uno, en mi caso es muy sencillo: había tenido una niñez muy feliz, una juventud muy feliz, haberme casado, tener hijos, haber llevado un matrimonio espléndido, tenía todas las cosas que uno en la vida lo atan.

> Cuando llega una situación límite en que uno decide vivir o morir, porque esa es la situación que yo viví internamente, ahí es donde empiezan una serie de cuestionamientos [...] Yo me había presentado de voluntario, no tenía obligación de volar. Y fue una decisión propia. O sea, no hubo ningún estímulo externo, compulsivo, que a mí me obligara a volar. Sí hubo estímulos externos en cuanto a lo que es el sentido del deber, el prestigio, la posición ante el resto de los hombres, ante mis subordinados [...] (pero) hubo cosas mucho más importantes: eran mi formación, es decir, el sentido del honor, el sentido de Patria, de saber que se peleaba por una causa justa, a mi entender Malvinas era un pedazo de mi tierra, y sin haber recibido una educación sistemática sobre Malvinas en casa y en el colegio [...] quizás puede haber sido algo subliminal que me haya entrado, pero no tuve ninguna duda que debía morir. Sí tuve muchas dudas de lo que iba a dejar [...] y lo que deja uno en definitiva es a sus hijos y a su mujer, y en esa prioridad [...] los hijos, porque son los más desamparados, son los que más necesitarían teóricamente el apoyo de su padre. [...] Y apoyado sin ninguna duda por una mujer con la que había sido inmensamente feliz [...] yo tenía mucho que perder, tenía chicos chiquitos, era muy feliz, y una mujer que había compartido plenamente mi vida, en estos casi 20 años de casados.

Primero los instintos y los lazos primarios; Malvinas es entrañable y sentida como propia, no por la «educación sistemática» sino por un proceso inexplicable, ¿«subliminal»? Piuma expresa más claramente que no fue la escuela la que lo hizo reconocer a Malvinas como una causa intrínseca de su persona. Tampoco los deberes institucionales, concebidos como «estímulos externos». Este «sentido» llega a contraponerse a los otros «sentidos» de padre y esposo, y plantean una disyuntiva: la defensa de uno puede redundar en la desprotección de otros.

> [...] y después cuando usted está inmerso en la guerra está el otro conflicto: el por qué de la muerte. ¿Por qué voy a morir por esta causa? Bueno, macanudo: supera el problema de su mujer y de sus hijos, y después si la Patria se justifica. Y entro en otro conflicto. Es como si va escalando valores y empieza a pensar de que hay un motivo por el que se vive y se muere. Y que en mi caso yo paso por este mundo, yo soy un hombre de fe, digamos, católico practicante, y bueno, me sujeté sobre todo a Dios y si Dios me había puesto en esa situación creo que era el momento de entregar mi alma o sea que estaba decidido a pelear [...] yo creo que nadie le tiene miedo a la muerte o nadie le tiene miedo a nada en la medida que va conociendo el camino, [...] había un camino que podía ser un camino de salvación y que todos ... vamos a morir. Y ahora me tocaba a mí, en ese momento si es que Dios lo quería. [...] la guerra para mí fue una experiencia espiritual por encima de la estrictamente profesional.

La sujeción a Dios resuelve los dilemas familia-Malvinas, Patria o Vida, y se transforma en el supremo sentido de la vida y la muerte, convirtiendo al vivir y al morir en un mismo proceso de El. Dios da sentido al comienzo y el fin poniendo a quienes pasan con fe por este mundo ante una prueba divina.

> Supimos que amábamos la tierra de nuestros padres e hijos y que necesitábamos esencialmente del Principio y Fin de todas las cosas: Dios (García Puebla & Segat, en Carballo, 1984:31).

Una vez entendido esto, el hombre se resigna a su destino porque sabe que a lo largo del camino y en su culminación está Dios. Por eso los pilotos tienen la costumbre de encomendarse a Dios y a la Virgen María al partir en sus misiones.

> Ya en nuestras cabinas, un último pensamiento a Dios y nuestros familiares, luego a medida que aumentaban las revoluciones de nuestras turbinas, pusimos toda la fuerza y el corazón en cumplir nuestra misión (Primer Teniente Callejo, M-V Dagger, en Carballo, 1984:100).

El Capitán Pagano, navegador de Canberra, le dijo a su compañero

> ¿Nos encomendamos a la Virgen? -y así bajo ese cielo de nubles color plomo, empezamos a rezar: Dios te salve María ..., dejando por su santo intermedio nuestras vidas en manos del Señor (Carballo, 1984:184).

Piuma recuerda su situación de combate como cumplimiento de esta prueba y entrega superior.

> [...] a mí me derriban en una situación límite de mi avión: iba a casi 950 kilómetros por hora al borde de la velocidad del sonido y a muy baja altura en un Mirage. Entro en un combate aéreo con un Harrier, una PAC, y me alcanza un misil. El avión explota, por supuesto me doy cuenta que me voy a quemar vivo y salgo del avión y me eyecto,
>
> [...] (entonces tuve el) grave problema de salir bastante malherido. Tuve traumatismo de torax, hundimiento de esternón, pérdida de conocimiento, pérdida de visión del ojo izquierdo, fractura de dos vértebras lumbares cuarta y quinta, tobillo derecho. Eso al caer. Caí en tierra.
>
> Me despierto y en segundos mi primera reacción es tocarme la cara con las manos y veo que las tengo muy ensangrentadas: tenía sangre en la boca, el casco se había volado, la máscara también, [...] el paladar sangraba mucho y mi primer reacción es invocarlo a Dios. Digo: -Dios mío, Dios mío, ¿qué me ha pasado? Miro el sol, miro la naturaleza, el paisaje de Malvinas me pareció bárbaro y me sentí haber revivido. Y lo primero que hago es besar la tierra.

> Y ahí paso minutos, horas, no sé, meditando, hasta que escucho ruido de unas aves. Caí en un cerro, había un arroyo abajo, estaban tomando agua unos patos salvajes. Entonces al ver el agua me da una desesperación por tomar y ahí me arrastro y llego; me anima mucho haber tomado agua, eso me permite a mí inclusive controlarme, estaba muy ansioso, estaba muy inquieto, quería buscar un refugio, quería vendarme, quería tomar agua, quería caminar [...] estaba bastante dolorido pero el dolor incluso lo supera [.../] en la medida que tiene posibilidades de seguir viviendo. Yo quería seguir viviendo, yo rezaba mucho, le pedía a Dios que me diera otra oportunidad para seguir viviendo, que yo le iba a responder.

El reconocimiento de la jerarquía verdadera, la que rige sobre el piloto que tanto se acerca al cielo en su autosuficiencia técnica y cazadora, se pone a prueba en el momento de la eyección, experiencia que sólo tienen los pilotos de A-4, Canberra, Pucará, M-V y M-III, no los de Hércules ni de Boeing.

La eyección es un momento de profunda soledad porque lanza al piloto a un vacío que no se llenará sino mucho después, si es rescatado, o no se llenará nunca si tiene una mala caída o perece en el mar. Al ser despedido de su avión pierde las coordenadas témporo-espaciales y desconoce su destino; cuando ha caído no sabe si es zona enemiga, neutral o propia; su desubicación obedece, además, al impacto de la eyección misma y de su arribo a la superficie, lo cual puede entrañar la pérdida de conocimiento por un lapso que no puede precisar. Las distancias tampoco son claras porque la vista sólo puede recorrerlas en abstracto; le falta medir fuerzas con su propio cuerpo; entonces el espacio cobra otra dimensión, según las lesiones y las repentinas discapacidades. Entre tanto, caiga donde y cuando caiga, de día o de noche, en agua o en tierra, en medio de una batalla, cerca o lejos de un refugio, el piloto eyectado está desamparado y sólo cuenta con el equipo de supervivencia que encierra el almohadón de su asiento que se ha eyectado con él, el último resto del avión que ha llevado consigo. Desde la eyección hasta el rescate o ser hecho prisionero, el piloto transita por un período de liminalidad: está fuera del mundo, entre la vida y la muerte.

> Me puse en manos de Dios, encomendándole mi espíritu y le pedía que protegiera a mi esposa y a mis hijos; creyendo que había llegado mi hora... (Mayor Puga, M-V Dagger, en Carballo, 1984:83).
>
> (Al caer entre ingleses se dijo): «Gatito» a poner las cuentas en orden con el Señor, ¡porque te llegó el momento! (Primer Teniente Cruzado, Pucara, en Carballo, 1984:116).

Por eso el encuentro con la tierra y el paisaje, primer signo de un espacio concreto y real, es también la devolución de la vida que, por el momento, se mantiene en suspenso. El reencuentro con la geografía requiere una reverencia, un beso.

Pero el destino es aún incierto y las cuentas con Dios no están saldadas. Por eso en este lapso se actualizan la deuda y los compromisos que pueden garantizarse en la reciprocidad a través de la prueba.

> Y bueno, así fue cuando vi una casa de kelpers,[15] sobre una loma, una lomita más arriba, una casa, una tapera, y la subí como si fuera un calvario, entonces, como si fuera el camino de la cruz, porque eso fue lo que dije: si Cristo lo había hecho, que él me había dado la oportunidad de pasarlo, entonces en vez de arrastrar una cruz arrastraba un bote con todos los elementos de supervivencia que yo tenía adentro del avión, y aparte lo que me permitía a mí sobrevivir porque ahí tenía alimento, morfina, una pistola, señales, bengalas, abrigo, medicamentos y comida. Como no me podía incorporar, gateando, me puse, até el bote a una soga, me la puse a la cintura, hacer movimiento con el pecho no podía hacer y empecé a gatear y a arrastrar ese bote. [...]
>
> Y ahí caminé, me arrastré no más de un kilómetro, serían 1000 metros, 1200 metros, y no llegué. Esa noche me sorprendió, empezó a llover, se hizo de noche y me sorprendió muchísimo haber caminado muy poco, veía los restos del avión ahí nomás a 300 metros, 400 metros. [...] Y en definitiva me di cuenta de que mi estado de ansiedad era tan grande que yo me había desmayado en muchas oportunidades en esa caminata o esa gateada. Entonces me despertaba muy ansioso; no controlaba mi descanso. Estaba en un estado de stress tan grande que caminaba o gateaba 30 metros y nuevamente me caía, me caía. Entonces esa noche que ya no había llegado a ese refugio, me metí dentro del bote, saqué todas las cosas de supervivencia que había adentro del bote y empecé a meditar y decir por qué había caminado tan poco.

Pasar la prueba es un desafío de control civilizador de sí mismo para retomar el control del tiempo y el espacio. Ese desafío apunta directamente a la voluntad, no al instinto. Para domesticar la voluntad también es necesaria la fe en Dios. El piloto está ahora sin su avión, en tierra, sólo con sus elementos materiales de supervivencia. Pero para seguir, Piuma revive el calvario de Cristo, la mayor prueba de resignación y entrega.[16]

> Me di cuenta que como había perdido el reloj tenía que tomar mi tiempo, tenía que hacer un esfuerzo, No tenía conciencia de caminar. El estado de stress y la ansiedad era tan grande que a mí mi cerebro, supongo yo, no me decía que estaba cansado o descansá. Estaba extenuado.

[15] Gentilicio de los isleños de Malvinas. Suele decirse que «kelper» deriva de un alga marina llamada «kelp», abundante en las costas. Creo más probable que refiera a una raza de ovejero, oriunda de Australia. «Kelper» querría significar «ovejero», pues la población se ha ocupado tradicionalmente de la cría de ovinos.

[16] Como había implorado en su oración el Mayor Fernández, piloto de A-4B, para que su lucha y su muerte alcanzaran la luz y la gloria patriótica «en esta cruz que forma mi avión con sus alas» (Carballo, 1984:200).

> Y fue así que dije -Bueno, ¿en la primera caída cómo controlo el tiempo? Es difícil cuando uno no tiene hora, horario. Aparte no quería pasar otra noche a la intemperie, así que dije que a la primera caída yo iba a rezar dos o tres rosarios, mal rezados, pero que eso me permitiría a mí tomar conciencia que debía descansar. Y en la primera caída me acuerdo que recé uno sólo y ya me levanté. Y después dije: ¡no! Tengo que rezar dos. Y recé dos. Me desmayaba y me caía, extenuado, consciente para levantarme de nuevo, pero sin fuerzas. Hacía fuerzas con las manos para tratar de incorporarme y me caía nuevamente. Entonces decía no. Después de rezar dos rosarios me dio mucho resultado porque al día siguiente caminé casi el doble, 700 metros en casi una hora, el día anterior había hecho 300 metros desde las 2 de la tarde hasta las 4 y media, 5, que anochece. Y así llegué a ese refugio.

Horas después un helicóptero de la Fuerza Aérea rescató a Piuma y lo llevó al hospital de Darwin. Cuando los británicos atacaron Darwin y Goose Green, Piuma fue trasladado a Puerto Argentino y luego al continente. Por fin llegó a su hogar, de donde había partido en su narración.

> ... llego a mi casa en Tandil y me encuentro con mi esposa y a mis hijos. A mi mujer le habían avisado que yo había desaparecido así que ella tuvo la entereza de decirle a mis hijos que papá había cumplido con su deber, que se debían sentir orgullosos de lo que había hecho su padre, y que recen mucho porque estaba convencida que estaba en el Cielo. Y después resucité.

En su resurrección, Piuma completaba la pasión de Cristo desde su pasión de piloto, anudando los tres fundamentos de la educación cristiana e integrista que distingue a la FAA de las otras fuerzas armadas.

> Desde que iniciamos nuestra carrera nos hablaban de Dios, Patria y Hogar, y en estos momentos límites es cuando salen a relucir de adentro de uno estos principios, no solo pensando en uno mismo sino en aquellos que hace unas horas recibieron lo que transportamos y continuaban allá, a los que trajimos que salieron de la pesadilla y a todo un país que está pendiente de nuestra responsabilidad. Dios en todo momento nos está acompañando, nuestra Patria también, porque por ella hacemos esto y Hogar, porque las imágenes de nuestros seres queridos están siempre presente en nuestros recuerdos (Subof. Luján, tripulante de C-130 en Carballo, 1984:54).

Los profesores de los cadetes estuvieron siempre muy próximos al nacionalismo doctrinario y a los autores católicos. Algunos, como Jordán B. Genta, fueron muertos por grupos guerrilleros a principios de los 70. Por su parte, Matassi cita una publicación de difusión (1994), seis títulos del nacionalista revisionista Julio Irazusta; un clásico del Forjista Raúl Scalabrini Ortiz *Política británica en el Río de la Plata*; dos conspicuos historiadores revisionistas peronistas, Fermín Chávez y José María Rosa, y un revisionista de la izquierda nacional, Jorge Abelardo Ramos (Matassi, 1994:156-9).

3f

Con base en estos valores, la institución y sus integrantes enfatizaban que su empeño militar no era ni irracional ni fanático. La FAA no estaba capacitada para una guerra aeronaval, carecía de planificación conjunta con las otras dos fuerzas, su armamento y flota estaban desactualizados. Por eso, explicaban, los pilotos buscaron de la mano de sus capellanes los valores que dieran sentido a un enfrentamiento tan desigual.

Unos pocos capellanes aeronáuticos pasaron a Malvinas, pero su misión estaba en las bases continentales de donde partían los pilotos. Uno de ellos, el Padre Roque Puyelli, me había contado de su contribución a la guerra. «El Rosario es un arma. Entonces hice mandar 800 rosarios a las islas» que actuarían como un escudo protector. Pero era, además, un instrumento para recuperar el control del tiempo y el espacio en el caos de la guerra, en la partida y el regreso, en la liminalidad de la eyección y la supervivencia. En esas instancias regresaba toda la formación espiritual que Piuma y sus camaradas habían recibido cuando cadetes. Para Matassi

> Puyelli fue el moldeador; los aviadores brillaron por su capacidad espiritual, no por su capacidad intelectual ni física. El que les ha metido ese misticismo, el patriotismo, fue Puyelli. Todos éstos (señala en un óleo a los pilotos) son profundos religiosos; estos tipos iban en estado de gracia. Se habían confesado antes, con una fe tremenda. Cuando estos eran cadetes, ocho años antes, que es el momento en que se los forma a los tipos. Es el alma de la Fuerza Aérea.

Para el capellán de la V Brigada Aérea, Jesús Prieto Santamarta:

> El militar cristiano, no sólo es Soldado de la Patria, sino también de Cristo, defensor del reino temporal, no pierde de vista el reino eterno de Dios. No recuperaron el pedazo de Patria terrena; pero no cabe duda que los que murieron poseyeron la Patria eterna del Cielo.

IV. Conclusiones

La más militantemente católica de las tres fuerzas armadas argentinas había elaborado una historia de Malvinas basada en el sacrificio de jóvenes oficiales pertenecientes a una joven institución. Este sacrificio se fundaba en el combate contra la poderosa Task Force -que los aviadores suelen referir como un moderno Goliat- con equipamiento precario y obsoleto, sin experiencia en un teatro con objetivos navales de los cuales, por disputas político-militares, había quedado excluida. Este sacrificio se hacía por la Patria, una entidad superior a la particularidad de sus instituciones terrenales. Los conflictos interfuerzas abandonaron a los pilotos, y las des-inteligencias cobraron la vida de su primer

mártir en combate. Luego, al regreso, la vergüenza y el temor invadieron al gobierno, y el desencanto a los argentinos. La joven FAA no podía buscar filiación en el Ejército -del cual descendía institucionalmente- ni de la Armada -con la que se había aliado tardíamente en 1955-. Ambos estaban demasiado implicados en conflictos políticos del pasado que los aeronáuticos preferían olvidar, también por ostentar la mayor responsabilidad político-militar en la derrota en Malvinas. Resultaba entonces un proceso de historización que debía rediseñar el tiempo y el espacio a la medida de un nuevo sitio en la Patria. El 1° de mayo era, además del primer día de la guerra propiamente dicha (la apertura de hostilidades), la jornada bautismal de la institución de cara a la sociedad política, civil y militar argentina. Este tramo temporal del calendario anual, que llegaba hasta el 13 de junio, día de las últimas salidas aéreas, era significativa para el común de los mortales. Pero la Batalla Aérea estaba hilvanada por innumerables decisiones, generalmente solitarias, que comprimían el espacio, el que separaba las islas del continente, al numeral del guía, al piloto de su objetivo, al Harrier del halcón -en instantes decisivos- salir, acelerar, tirar, picar, impactar, eyectarse, caer. La soledad inconmensurable entre el cielo y la tierra, Dios y la Patria, la vida y la muerte, quedaba fijada en la policromía de los óleos de Martínez, que en el espacio de la tela de lino pintaba el instante de la acción, sintetizando en él sus momentos previos y anunciando sus efectos.

En este espacio-tiempo aeronáutico todo les pertenecía a los pilotos-cazadores, reforzando su orfandad-autonomía, cuya inspiración primordial provenía de las características de su especialidad. Esta tendencia se hacía sentir incluso al interior de la fuerza. La imagen materna por excelencia de la FAA en Malvinas, recibió en los relatos de los cazadores una atención relativa. Los KC-130 reaprovisionaban a los cazadores e interceptores en vuelo; estos Hércules, que disponen de hasta dos mangueras con canastos que van a dar a la nariz del avión abastecido, se conocen como «chanchas», y los historiadores del conflicto suelen referir el acto de aprovisionamiento en vuelo como «amamantando halcones» (Matassi, 1990; 1993). Sin embargo, la disputa entre «cazadores» y «transporteros» es bien conocida en la fuerza, siendo que los segundos tildan a los primeros de «improvisados», «locos» y, sobre todo, de «individualistas». Aquí también el símbolo de los halcones es adecuado. La Real Academia Española los caracteriza como pájaros audaces pero también como «enemigos encarnizados de toda clase de aves, y aún de mamíferos pequeños» (Real Academia Española, 1985).

La institución prefería historizar su paso por Malvinas como un bautismo sin padres terrenales. En vez de recordarse como una fuerza implicada en conflictos internos, acaso análoga al Falco Vulgaris y carroñero. Si bien esta soledad era familiar a los pilotos cuando surcaban los cielos celestes y blancos de la Patria, calco de la bandera, como «soldados cristianos», tan cerca de Dios, esta decisión memorativa ratificaba a los pilotos en una soledad institucional y en una guerra propia; ¿a qué familia se incorporaban con su bautismo? ¿qué pasado guardaba la FAA en los treinta años más turbulentos de la política argentina? Por último, ¿a quién reconocerían los pilotos como garantes de su legitimidad en el «reino temporal»?

Sin las otras dos fuerzas, sólo quedaban los británicos, los de los buques y los aviones, los del comando y los del análisis. Por eso, la FAA rememoraba a Malvinas como una guerra internacional, y no como un nuevo episodio de confrontación interna. Para la FAA sólo había habido una guerra, la internacional, no también la «guerra contra la subversión», como gustaba entonces afirmar el Ejército. Pero esta internacionalidad era el producto de un destierro que la FAA elegía para estrenarse democrática y digna en el tiempo por venir. Por eso repite siempre que la institución no condecoró a su personal viviente; sólo el Poder Legislativo, que volvió a sesionar en diciembre del 83, podría hacerlo. Y por eso, también, la jefatura del Jefe de Estado Mayor Conjunto empezó a ser ocupada, en el período constitucional, por un Brigadier. Quizás por todas estas decisiones, en su sitio web los pilotos pueden decirle al mundo: la FAA no perdió su guerra.

Bibliografía

Bilton, Michael y Peter Kosminsky. 1989/1991. *Hablando claro. Testimonios inéditos sobre la guerra de las Malvinas*. Buenos Aires: Emecé editores.

Carballo, Pablo Marcos. 1984. *Halcones sobre Malvinas*. Buenos Aires: Ediciones del Cruzamante.

Clarín, Diario. 1983. Buenos Aires: Argentina.

CAERCAS. 1988. *Informe Rattenbach*. El Drama de Malvinas. Buenos Aires: Ediciones Espartaco.

Costa, Eduardo José. 1988. *Guerra bajo la cruz del sur*. Buenos Aires: Hyspamérica.

Floralt, Jorge A. s/f. «El aviador y los halcones». mimeo.

Freedman, Lawrence y Virginia Gamba. 1990. *Signals of War. The Falklands Conflict of 1982*. London: Faber y Faber.

Freedman, Lawrence y Virginia Gamba. 1992. *Señales de Guerra. El conflicto por las Malvinas de 1982*. Buenos Aires: Vergara.

Gaceta Marinera. 1982. Buenos Aires.

Garden, Tim. 1983. "Air Power, the Falklands, and the Principles of War" in *Aerospace Historian* Winter, December, 30(4):246-253.

Gente, Revista. 1982. 27/5; 3/6.

Guber, Rosana. 2004. *De chicos a veteranos. Memorias argentinas de la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Editorial Antropofagia.

La Nación, Diario. 1983. Buenos Aires.

Layman, C.H. 1983. "Duty in Bomb Alley" in *US Naval Institute Proceedings*. 109:35-40.

Lewis, Brenda R. 1984. "The British Aerospace Sea Harrier" in *Defence Update International.* 52:9-13.

Matassi, Francisco Pío. 1994. *Probado en combate.* Buenos Aires: Editorial Halcón Cielo.

Matassi, Francisco Pío. 1992. *Malvinas. La batalla aérea.* Buenos Aires: Editorial Halcón Cielo.

Matassi, Francisco Pío. 1991. «Primeras Reflexiones sobre el paralelismo entre Malvinas y el Golfo». Ed. mimeo.

Matassi, Francisco Pío. 1990. *La Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Halcón Cielo.

Menaul, Stewart W.B. 1982. "The Falklands Campaign: A War of Yesterday?" *Strategic Review* Fall, X(4):82-91.

Moro, Rubén O. 1985. *La Guerra inaudita. Historia del Conflicto del Atlántico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar.

Peacock, Lindsay. 1987. *A-4 Skyhawk.* London: Osprey Publications.

Philippi, Alberto J. 1983. "The Odyssey of a Skyhawk Pilot" in *US Naval Institute Proceedings.* 109:111-113.

Romero Briasco, Jesús y Salvador Mafe Huertas. 1984. "Sea Harrier Pilots at War" in *Defence Update.* 52:14-17.

RUSI (Royal United Services Institute). 1992. "Ships in the Falkland Islands Task Force" in *RUSI.* 127(3):53-55.

Scheina, Robert L. 1983. "Super Etendard; Super Squadron" in *US Naval Institute Proceedings.* 109:135-7.

Tilford, Earl H. (Jr). 1984. "Air Power Lessons" in Watson, Bruce W. y Peter M. Dunn *Military Lessons of the Falkland Islands War. Views from the United States.* 37-50. Boulder: Westview Press.

Visacovsky, Sergio E. y Rosana Guber. 2005. «¿Crisis o transición? Caracterizaciones intelectuales del dualismo argentino en la apertura democrática» en *Anuario de Estudios Americanos.* 62(1):55-85.

Woodward, Sandy (Admiral) y Patrick Robinson. 1992. *Los cien días - Las Memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Woodward John y Jeremy Moore. 1983. "The Falklands Experience" in *Rusi.* 128(1):25-32.

as a military venture against other Argentine citizens. International war was thus a turning point in military identity. Henceforth Malvinas evolved as the setting where internal military conflict became public, political and historical. Despite their bad equipment and lack of experience in aiming at naval targets, the risky attacks of the young pilots were resignified as the sacrifice for the Motherland, thus severing the Air Force from the war and political pasts of the two other armed forces, the Army and the Navy.
Key words: air force, Malvinas/Falklands, social memory.

Resumo

A força aérea Argentina converteu em história seu passado na Batalha aérea das Malvinas em contra da Inglaterra (1982) com a instauração duma data comemorativa oficial, a pintura aeronáutica e a criação dum personagem, o falcão-caçador. Ao fundar um tempo, um espaço e um ator próprios, a instituição aérea fez um desafio ao dualismo, onde uma boa parte da literatura interpretou a última ditadura argentina (1976-1983), um negócio monolitico castrense que destinou um castigo a seus compatriotas. A guerra foi um ponto de inflexão na identidade militar, e as memórias sobre as Malvinas num cenário onde as diferenças internas fizeram-se públicas, políticas e históricas. As ações dos jovens oficiais aeronáuticos mau equipados e sem experiência em atacar brancos navais, Foram resignificadas como um sacrifício pela pátria que foi autônomo das outras dois forças no cenário bélico e no passado político. argentino.
Palavras chaves: aeronáutica – Malvinas/Falklands, memória social.

> *"For the Argentines to keep flying at all when they were taking such losses (51 aircraft in the first five days) was courageous and deserves our profound respect"* (Capitán de la fragata HMS Argonaut C.H.Layman, 1983:39-40).

> *"From 21st May, however, the Argentines knew exactly where their targets were 'parked' and, what was more, they were able to make their final approach landwards, across West Falkland, where the hil*